4/2017 Juli | August € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

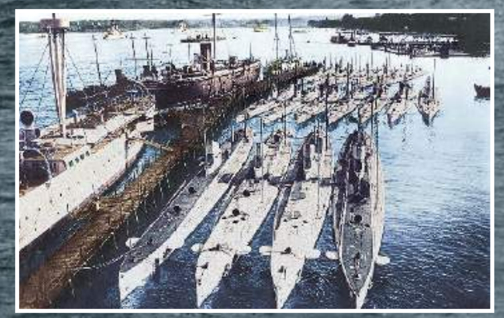


Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Fletcher-Zerstörer Rückgrat der jungen Bundesmarine

SMS Von der Tann

Deutschlands Antwort auf Englands Dreadnoughts



U-Bootkrieg 1917: Warum wagte das Reich die Eskalation?



Kampfschwimmer: Geheimeinsätze im Zweiten Weltkrieg

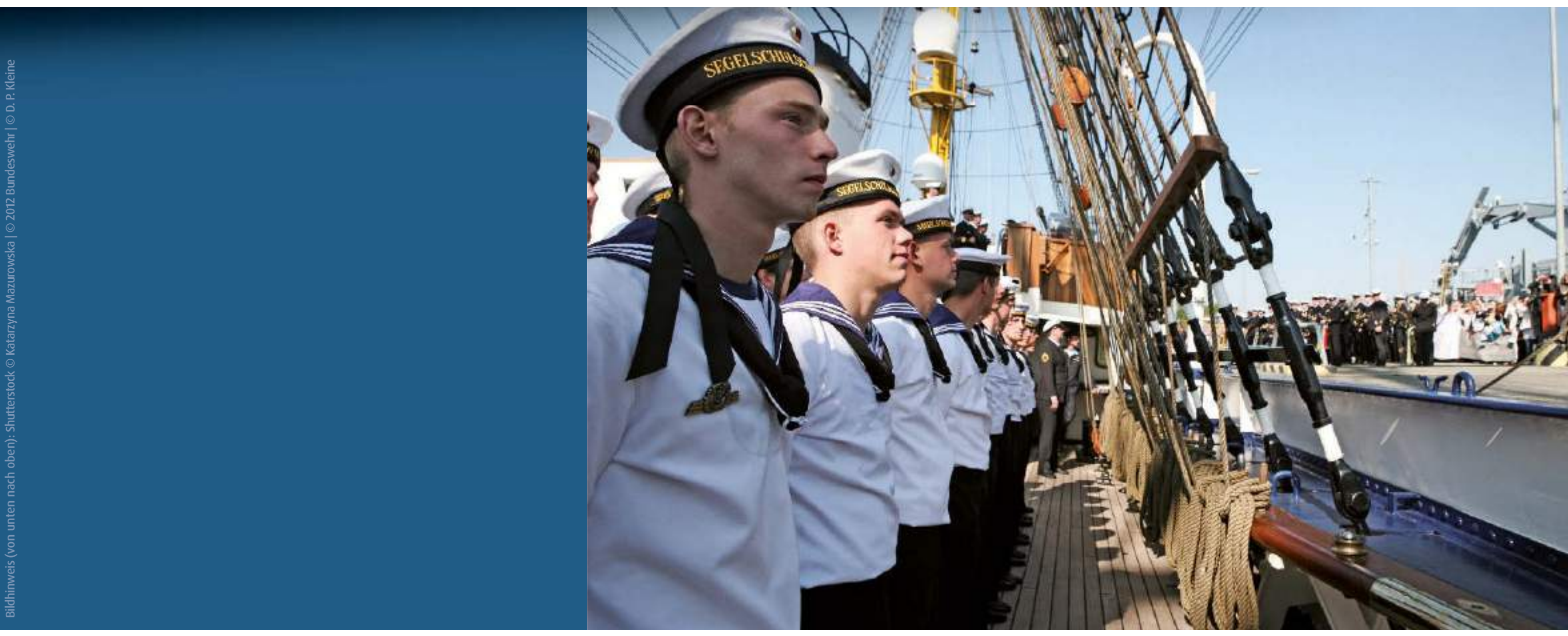


Tarent 1940: Britischer Husarenritt gegen Italiens Marine

Wir sind Marine





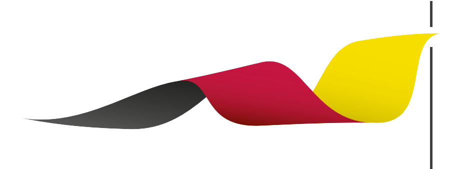






In jedem steckt die Liebe zum Wasser.

Werden Sie Mitglied in Deutschlands
größter Vereinigung für Wasserfreunde:
www.deutscher-marinebund.de
www.facebook.rmarinebund.de



Deutscher Marinebund
Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.

Liebe Leserinnen und Leser,

sie wird wahrscheinlich noch Generationen von Historikern beschäftigen: Die Frage, wer (oder was) für das gegenseitige Hochschaukeln im deutsch-britischen Rüstungswettlauf vor dem Ersten Weltkrieg eigentlich die Verantwortung trug – und damit wesentlich für seinen Ausbruch. War es Kaiser Wilhelm II., der in seinem maritimen Enthusiasmus mehr den Schiffen und weniger der Außenpolitik gebührende Beachtung schenkte und in Admiral Alfred von Tirpitz einen ebenso verlässlichen wie leidenschaftlichen Verfechter des Flottenbaus hatte? Oder der Übergang zum *all big gun ship* der Briten, die mit *HMS Dreadnought* neue Maßstäbe setzten und dem Deutschen Reich seine Grenzen aufzeigen wollten? Oder beides, angeheizt von einem in den damaligen Großmächten existenten und heute nur schwer nachvollziehbaren nationalistischen Zeitgeist, der jedes Nachgeben als unentschuldbare Schwäche deutete?

Tatsache ist, dass die Briten als erste Nation im Jahr 1889 die „Naval Defence Act" verabschiedeten, eine gesetzlich verankerte Richtschnur zur Finanzierung ihrer Marine, die eine grundlegende Modernisierung der Royal Navy einleiten sollte und bis 1894 unter anderem den Bau von zehn Linienschiffen vorsah. In jenem Jahr führte die Kaiserliche Marine lediglich das rauchschwache Pulver ein, der spätere deutsche „Flottenkaiser" herrschte erst ein paar Monate und von dem berühmten deutschen Navalismus des wilhelminischen Zeitalters war noch nicht viel zu spüren.

Dass der Kaiser auf die britischen Nachrichten hin jedoch nicht tatenlos blieb, zeigt die Kiellegung von vier Einheiten der *Brandenburg*-Klasse im Jahr 1890: Die Linienschiffe *Wörth, Kurfürst Friedrich Wilhelm, Brandenburg* und *Weißenburg* waren mit sechs 28-Zentimeter-Geschützen in drei Doppeltürmen bestückt. Auf sie folgten zwischen 1895 und 1901 die Schiffe der *Kaiser-Friedrich-III*-Klasse.

Aber der eigentliche deutsche Großkampfschiffbau begann nach dem „*Dreadnought*-Sprung" 1906, der für die Deutschen allerdings nicht überraschend kam, vielmehr hatten sie sich frühzeitig darauf eingestellt, künftig kampfstärkere Linienschiffe zu bauen: Ein erster Entwurf mit 14.000 Tonnen und zwölf schweren Rohren datierte bereits vom März 1904 (Projekt Nr. 10 A), eine Weiterentwicklung vom Oktober 1905 (Projekt C) mit acht einheitlichen Kalibern bei 17.000 Tonnen und das Projekt G 7 b dann mit 18.000 Tonnen und zwölf schweren Rohren, das heißt 28-Zentimeter-Geschützen.

Aus politischen Gründen wagte man aber den hochbrisanten Schritt einer Inbaugabe nicht, sondern wartete erst die Aktion der Briten ab, um dann umgehend reagieren zu können. So gesehen wären es stets die Briten gewesen, die den unsäglichen Takt vorgaben, und die Deutschen lediglich die antwortenden Nachzügler – und die Schuldfrage wäre geklärt. Doch ganz so einfach ist es nicht. Entscheidend bleibt, dass eine saturierte kontinentale Mittelmacht im Herzen Europas ohne jede Not meinte, übersteigerte Seemachtambitionen entwickeln zu müssen, und damit die traditionsreichste *seegoing nation* bis aufs Blut reizte.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Neptun nimmt die deutsche Flottenvermehrung erstaunt zur Kenntnis; neben ihm ein entschlossener Kaiser. Karikatur aus dem *Punch* vom 27. Juni 1900

Foto: interfoto/Sammlung Rauch

INHALT


TITELTHEMA | Schlachtkreuzer *Von der Tann*

Panzerschutz vor Schnelligkeit

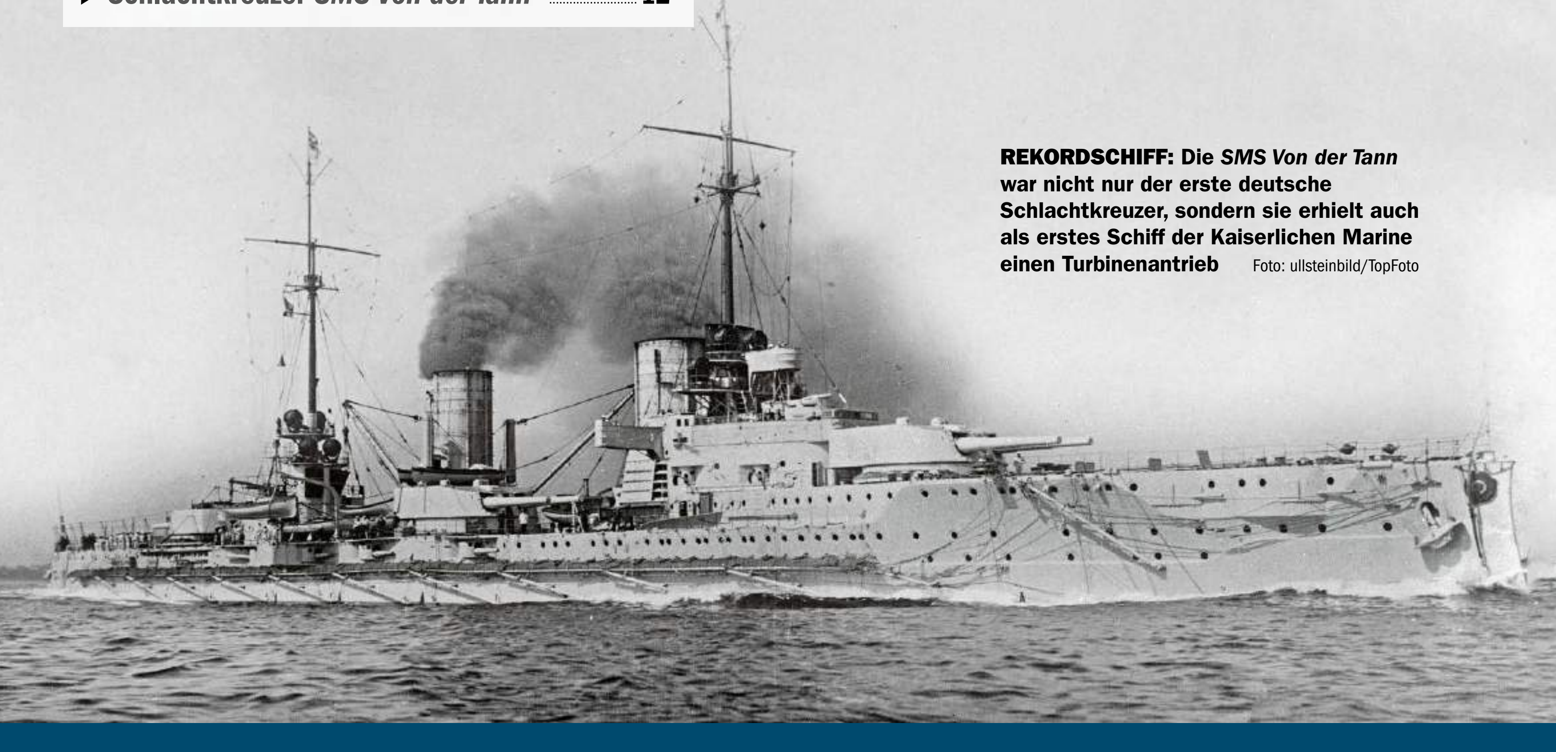
Der Sprung zum Großkampfschiff

SMS Von der Tann war die deutsche Antwo
britischen Schlachtkreuzer der *Invincible*-K
Mit hervorragenden See-Eigenschaften aus
bewährte sich das Schiff in der Skagerrak-
1916 gegen die schlagkräftigere *Indefatig*

In der ersten großen Seeschlacht des 20. Jahrhunderts am 27./28 Mai 1905 siegte ein japanischer Flottenverband über ein zaristisch-russisches Geschwader bei Tsushima, wobei die Kontrahenten auf dreieinhalb Seemeilen, also 6,5 Kilometer, das Feuer eröffneten; eine für diese Zeit gewaltige Gefechtsentfernung.

Als die Japaner nach dem Sieg die eroberten russischen Linienschiffe in Augenschein genommen hatten, waren sie mit den Marineexperten anderer Nationen einer Meinung: Künftige Seegefechte würde man auf wesentlich größeren Entfernungen austragen.

Das bedingte neue Feuerleitsysteme, neue Treibladungsmittel und eine Abkehr von der bisherigen Praxis, neben den schweren Türmen noch eine Art Zwischenartillerie im 20-Zentimeter-Bereich ins Gefecht zu führen. Für die Feuerleitung war es kaum noch möglich, bei parallelem Einsatz dieser Geschütze die Aufschläge beider Kaliber beim Gegner auseinanderzuhalten und so



REKORDSCHIFF: Die *SMS Von der Tann* war nicht nur der erste deutsche Schlachtkreuzer, sondern sie erhielt auch als erstes Schiff der Kaiserlichen Marine einen Turbinenantrieb Foto: ullsteinbild/TopFoto

Titelbild: Aufnahme der *SMS Von der Tann* aus dem Jahr 1914



S. 30



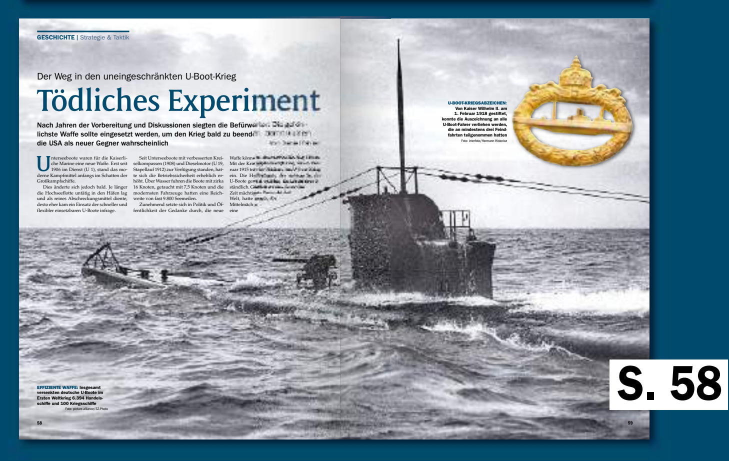
S. 38



S. 46



S. 50



S. 58



S. 68

▶ Titelthema

Titelfotos: MIREHO, George Grantham Bain/Library of Congress, picture-alliance/akg images, Slg. Michael Jung, Slg. Herbert Ringlstetter



Armada-Schlacht

1588: Grundstein für die englische Weltmachtstellung

Für König Philipp II. von Spanien war sie *La Armada invencible* oder *La felicissima Armada*, die er im Jahre 1588 gegen das zur See erstarkende England entsandte. Seit Elisabeth 1538 Königin von England war, bahnte sich die Auseinandersetzung an. Das Streben der protestantischen Engländer, in fernen Gewässern und spanischen Kolonien Handel zu treiben, forderte die katholischen Spanier heraus, und schon 1569 trug sich Philipp II. mit dem Gedanken an eine Invasion, aber erst als ihm die Seemacht Portugals zur Verfügung stand (1580), reiften die Pläne. Unmittelbarer Auslöser war jedoch die Hinrichtung der katholischen Maria Stuart auf Befehl Elisabeths (1587).

Der 130 Schiffe starken Flotte unter dem wenig erfahrenen und skeptischen Medina Sidonia standen 196 vornehmlich vor dem Kanal konzentrierte englische Schiffe mit erprobter Seemannschaft und starker Artillerie unter Charles Lord Howard of Effingham gegenüber. Der Spanier hatte Weisung, sich mit den in Flandern bereitstehenden spanischen Invasionstruppen zu vereinigen, als die Engländer in der Nacht vom 8. auf den 9. August 1588 mit dem Einsatz von Brandern losschlugen. Die mit brennbaren Materialien befüllten Schiffe – ältere Fracht- und Kriegsschiffe – lösten eine Panik unter den Spaniern aus, waren aber nicht, wie oft dargestellt, entscheidend. Die schwersten Verluste fügte die englische Artillerie zu, sodass nur 66 Schiffe die spanischen Häfen erreichten. Die spanische Seemacht war erschüttert und England auf dem Weg zur Weltmacht nicht mehr aufzuhalten. Der kolorierte Kupferstich von John Pine (1690–1756) zeigt das Aufeinandertreffen der englischen (links) mit der spanischen Flotte im Ärmelkanal. *GSW*


MON DROIT

Serie Deutsche Schiffe

Princess Louise

Preußisches Seehandlungsschiff

***Princess Louise* konnte als sogenannte „Botschafterin" der friedlichen preußischen Seehandlung manches militaristische Klischee korrigieren**

Foto: Sammlung GSW

Es war der preußische König Friedrich II., der Große, der am 10. Oktober 1772 die „Königlich Preußische Seehandlung" gründete, deren Schiffe sowohl für den Handel als auch im Krieg dienten. In der Heimat führten sie die Handelsflagge, in Übersee mussten sie allerdings die Kriegsflagge setzen.

Der Kapitän (oder Schiffer) nahm daher immer auch die Rechte eines Kommandanten wahr – ob er als Standesbeamter fungierte oder Hoheitsrechte ausübte, wenn er sein Schiff beispielsweise mit Waffengewalt zu verteidigen hatte. Allerdings war die Besatzung von 26 Mann nicht in der Lage, einen eigenständigen Angriff oder Gegenangriff zu führen.

Konzipiert als Handelsschiff, konnten die Segel mit den wenigen Händen nur arbeitsmäßig bedient werden, das heißt, dass man nicht in der Lage war, mehr als drei Segel zur selben Zeit zu setzen oder einzuholen. Die Stückpforten auf den Breitseiten waren nur aufgemalt, bei Bedarf mussten die Kanonen an Oberdeck in Stellung gebracht werden – allerdings nur drei, weil personalmäßig nicht mehr Geschütze bedient werden konnten.

Dennoch haben diese Schiffe, unter ihnen *Princess Louise*, die 1830/40 mehrmals die Welt umsegelte, dank der Segelkraft und der gut geschulten Besatzungen hervorragende Dienste geleistet. Nach Erliegen der Schifffahrt in den napoleonischen Kriegen konnte 1825 bereits wieder ein Kanton in China angelaufen werden. Weder in Asien noch in Afrika oder Amerika kam es dabei zu nennenswerten Schwierigkeiten; das Ansehen Preußens in der Welt und der Respekt, der sich damit verband, waren zu groß.

Princess Louise führte drei Masten und Fock-, Mars-, Obermars- sowie Bram- und Oberbramsegel. Der Großmast war ebenso getakelt – aber mit Royalsegel. Der achtere Mast zeigt als unterstes Segel ein Gaffelsegel. Darüber hinaus gibt es vor und zwischen den Masten noch etliche Schratsegel. Und der lange Wimpel im Haupttopp zeigt die *Princess Louise* auf glücklicher Heimreise. *Armin Kern*



La Fayette (1757–1834) kämpfte in Amerika für die amerikanische Unabhängigkeit

„Ohne eine schlagkräftige Seestreitmacht können wir nichts Entscheidendes erreichen, doch mit ihr alles Ehrenhafte und Ruhmreiche"

US-Präsident George Washington zu dem französischen Politiker und General Marquis de La Fayette, 1781



Foto: picture-alliance/CPA Media

Seemannsgarn

Maria oder Freya?

Freitag als Symbol dunkler Macht

Der Tag, an dem sich aller Schrecken und alle Furcht in der Seefahrt sammelten, war der Freitag – der Tag des Leidens Christi. Da der Freitag in der heidnischen Mythologie jedoch der segenspendenden Göttin Freya und ihren Wundertaten galt, musste Maria an ihre Stelle rücken und damit das Christentum den göttlichen Nimbus der Freya entfernen. Das gelang ohne Weiteres, da Freya trotz ihrer Lieblichkeit auch die Göttin des Mondes mit Einfluss auf Wetter und Wind war – und die Göttin des blassen Todes. Darum wurde also der Tag der Todesgöttin zum Schreckenstag schlechthin stilisiert und belegte jene mit einem Fluch, die auf die Meere hinausfuhren, denn sie begaben sich in die Gewalt von Finsternis und dunklen Mächten. Die Furcht vor dem Freitag wurde so zu einem echten Aberglauben. Dass auch Hexen und übelwollende Nixen an jenem unheilvollen Wochentag das Regiment übernahmen, erfahren Sie in der nächsten Ausgabe. *GSW*

Foto: picture-alliance/Judaica-Sammlung Richter



Da Freya im heidnischen Glauben positiv besetzt war, musste sich das Christentum für ein negatives Image zur See einiges einfallen lassen

5.000 Jahre Seefahrt

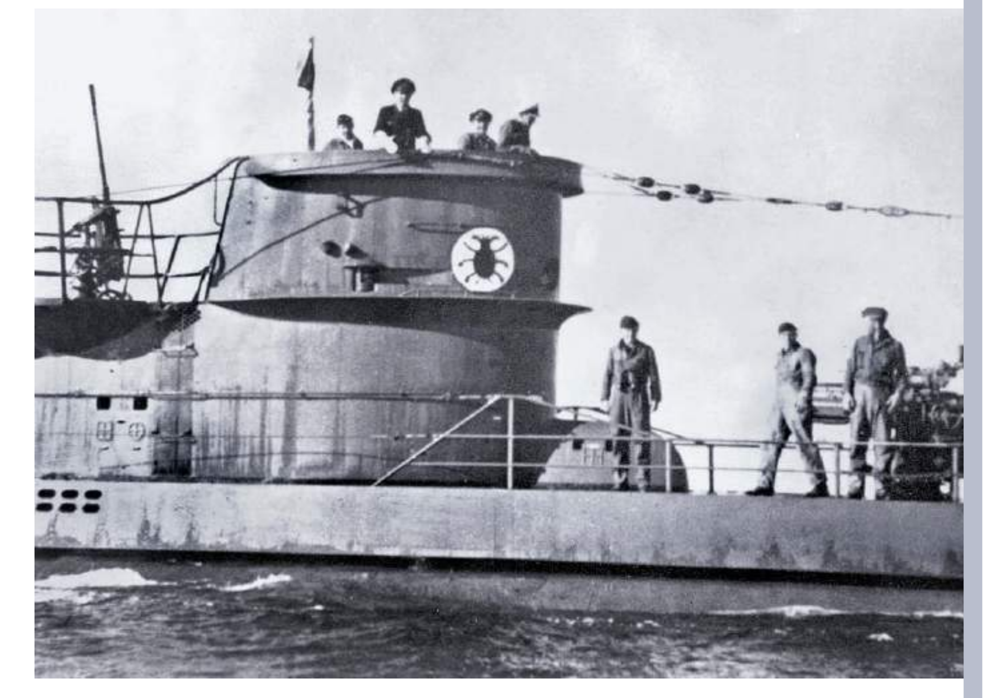
Sensationsfund

Wrack von U 581 aufgespürt

Genau 75 Jahre nach dem Untergang des deutschen Unterseebootes U 581 haben die Tiefseefilmer Kirsten und Joachim Jakobsen das von Korallen überzogene Wrack in fast 900 Meter Tiefe vor der Azoren-Insel Pico ausgemacht. Am 2. Februar 1942 sank das deutsche Unterseeboot U 581 nach Angriffen der beiden britischen Zerstörer *HMS Westcott* und *HMS Croome*, wobei vier Besatzungsmitglieder den Tod fanden und 42 Männer in Gefangenschaft gerieten.

Das Boot unter seinem Kommandanten Kapitänleutnant Werner Pfeifer war auf dem Weg zur amerikanischen Ostküste, um an der zweiten Angriffswelle der Operation „Paukenschlag" teilzunehmen, erhielt jedoch einen neuen Auftrag mit Ziel östlicher Mittelatlantik. An der Grenze der Dreimeilenzone sollte U 581 den britischen Truppentransporter *Llanggibby Castle* abfangen, der jedoch von drei Zerstörern und einer Korvette gesichert wurde. *Westcott* attackierte U 581, in das nach kurzer Zeit etwa zehn Tonnen Wasser eindrangen. Die Besatzung musste das Boot verlassen, nachdem die Zerstörer es mehrmals beschossen und rammten. Die Position des in zwei Teile zerbrochenen Bootes war zwar lange Zeit ungefähr bekannt, doch erst jetzt gelang die genauere Bestimmung in dem rund 100 Quadratkilometer großen Gebiet. Das Wrack soll nun weiteren meeresbiologischen Forschungen dienen. GSW

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



U 581 war ein U-Boot vom Typ VII C, das am 2. Februar 1942 nach Angriffen britischer Zerstörer sank

Brauchtum

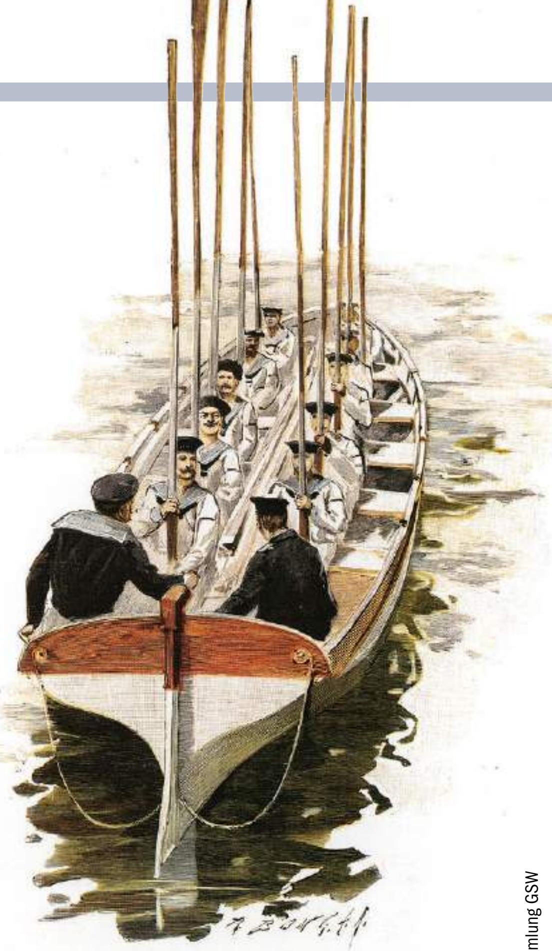
Traditionelles Kutterpullen

Takt und Tempo sind entscheidend

Mit der Crew gemeinsam im gleichen Tempo den Riemen zu betätigen, ist das Wichtigste bei dieser Disziplin, die einige Übung erfordert. Darüber hinaus muss der Seemann Sonderkommandos beherrschen: „Aufriemen" bedeutet, die Crew wieder in gleichen Takt zu bringen, mit „Riemen kreuzen" gewährt der Bootsoffizier eine kleine Pause, „Lass laufen" lautet der Befehl, um eine schmale Durchfahrt zu passieren. Dazu muss der Riemen schnellstens aus der Rundsel (Aussparung an der Bordkante zum Einlegen der Riemen) geworfen und so gedreht werden, dass ihn der Fahrtstrom an das Boot heranführt.

Das schwierigste Manöver beim Kutterpullen folgt jedoch dem Kommando „Riemen hoch" zur Ehrenbezeugung für einen auf einem Schiff oder Boot passierenden Offizier: Dabei müssen die Männer das Riemenblatt durch plötzlichen Druck mit der Handinnenfläche emporschnellen lassen. Die Außenfläche unterstützt den Riemen und richtet ihn mit den anderen möglichst exakt aus. Es kommt darauf an, dass die Riemenblätter in Längsschiffrichtung stehen und nicht, wie auf dem Bild durch den besonders diensteifrig dreinblickenden Mann in der zweiten Reihe, quer zur Fahrtrichtung.

Diese Ehrenbezeugung war aber keineswegs eine freundliche Geste gegenüber einem Offizier, sondern hatte den tieferen Sinn, beim Passieren mehrerer Boote den Vorgesetzten nicht zu behindern. Man sieht deutlich, dass es sich um einen Kutter der II. Wache handelt, denn die Mannschaften sind durch einen Balken auf dem linken Ärmel einheitlich gekennzeichnet. Ein Maat in weißer Hose und blauem Hemd steuerte den Kutter, der mit einer Sorgleine zum Schutz vor Verlust des Ruders bei starkem Seegang ausgerüstet ist, und ein Bootsoffizier führte. *AK*



„Riemen hoch" beim Passieren eines Offiziers war ein schwieriges Manöver, das viel Übung erforderte

Foto: Sammlung GSW

Hätten Sie's gewusst?

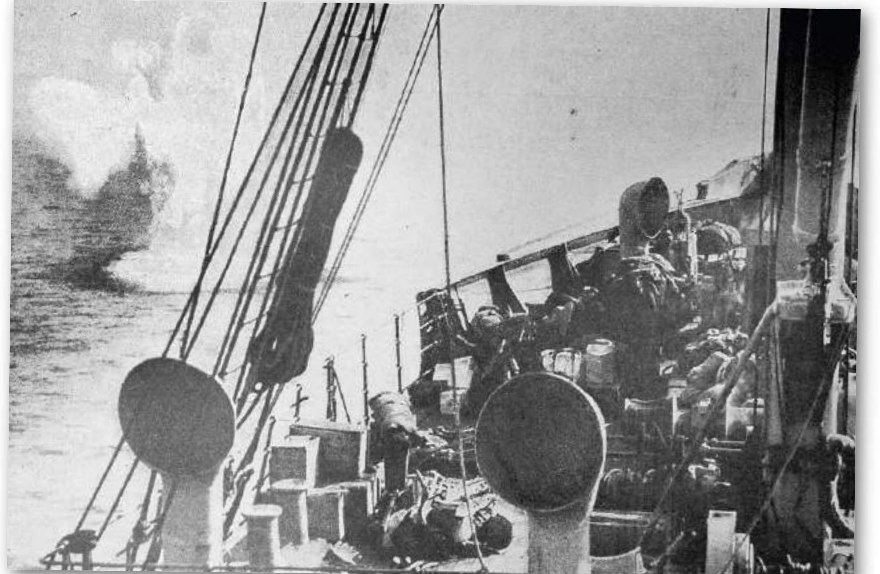
Marcus Vipsanius Agrippa (64–12 v. Chr.), Vertrauter und Schwiegersohn von Kaiser Augustus, schuf Roms Flotte und galt als einziger großer römischer Admiral.

Das erste seegehende Schiff mit zwei Schrauben war die 1863 in London gebaute, 1.268 BRT große und für die Chinafahrt bestimmte *Far East*.

1916 führte die Royal Navy als erste Seemacht Wasserbomben als Waffe gegen getauchte U-Boote ein.

„Einbaum" war die geläufige Bezeichnung für Einhüllen-Küsten-U-Boote der deutschen Kriegsmarine.

Die 1980 fertiggestellte japanische *Shin Aitoku Maru* war der erste mit computergesteuerten Segeln ausgestattete Tanker.



„Minesweeper" der Royal Navy 1916, die in diesem Jahr mit dem Einsatz von Wasserbomben begann

Foto: picture-alliance/United Archives/WHA

Buchtipp

Kunst im Chaos

Fotos vom Kriegshafen Hamburg

Das Internationale Maritime Museum Hamburg hat ihnen kürzlich eine Ausstellung gewidmet und die Koehlers Verlagsgesellschaft das passende Buch herausgebracht: die Bilder des Fotografen Heinrich Hamann vom Hamburger Hafen aus den Jahren 1945 bis 1947. Der Clou dieses schön aufgemachten Bildbandes ist das „Gestern und Heute“, also die Gegenüberstellung von historischen Fotos und aktuellen Farbaufnahmen vom Ort des Geschehens, die Ottmar Heinze beigesteuert hat. Mit dem Einverständnis der Siegermächte hatte Hamann nach dem Zweiten Weltkrieg den gesperrten Hamburger Hafen als Objekt seiner Fotobegierde auserwählt und zeitlos gültige Aufnahmen geschossen – mit einer unübertroffenen Eindrücklichkeit und Sensibilität für die Zeugnisse einer düsteren Trümmerlandschaft. Eine rundum gelungene maritime Edition mit hohem künstlerischen Anspruch. *GSW*



Internationales Maritimes Museum Hamburg (Hsrg.): *Kunst im Chaos. Der Hamburger Hafen in Fotos von Heinrich Hamann 1945–1947.* 126 Seiten, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2017, 29,95 Euro

Aus der Kombüse

Heute: Hamburger Heringstopf

Er ist ein Klassiker und in jedem Fischgeschäft in verschiedenen Variationen erhältlich: Matjes, hier in seiner ursprünglichen Salatform. Die Tomaten halbieren und in Streifen schneiden, das Innere entfernen, die Gemüsezwiebel halbieren und in Halbringe zerlegen. Die Cornichons in kleine Würfel portionieren, das würzige Gurkenwasser zum Abschmecken aufbewahren. Die Äpfel in Stücke schneiden.

Den je nach Geschmack größer oder kleiner zerteilten Fisch mit Apfelstücken, Zwiebelringen, Tomaten- und Gurkenstückchen in einen großen Topf geben. Remoulade, Sahne, Joghurt, Lorbeerblatt und einige Wacholderbeeren dazu, mit Pfeffer und dem Gurkenwasser abschmecken. Salz ist nicht nötig, der Matjes ist salzig genug. Anschließend frischen Dill dazugeben und alles untermischen. Damit alles gut durchziehen kann, den Heringstopf einen Tag vorher zubereiten und im Kühlschrank aufbewahren. Dazu serviert man traditionell Pell- oder Salzkartoffeln, es passt aber auch Baguette oder Ciabatta. Guten Appetit! *AK*



Hering- oder Matjessalat in seiner traditionellen Art

Foto: picture-alliance/ Westend61

Zutaten (für 4 Personen)

10–12 Matjesfilets
1 Gemüsezwiebel
1 kleines Glas Gurken
4 Strauchtomaten
2 große säuerliche Äpfel
1 Glas Remoulade
400 g Schlagsahne
1 Becher Joghurt
1 Lorbeerblatt
Gurkenflüssigkeit
2 TL Dill
1/ 2 TL Wacholderbeeren
Pfeffer

Briefe an die Redaktion

Schiff Classic 3–2017

Da ich Hunderte Marinebücher besitze, überlege ich jedes Mal, ob sich die fast 10 Euro für Euch lohnen, aber es gibt immer wieder interessante Themen und „Zündfunken“!

Dirk Diekmann, Hankensbüttel

Panzerschiff Deutschland, Schiff Classic 3–2017

Ein interessant geschriebener und faktenreicher Artikel über das Panzerschiff Deutschland. Bitte fahren Sie fort mit so gut geschriebenen und illustrierten Schiffsbiografien, die man sammeln kann. Dann hat man irgendwann ein komplettes Lexikon!

Andreas Habicht, Daun

Wahre Geschichten – Persönliche Schicksale, Schiff Classic 3–2017

Sehr gut geschrieben, weiter so. Man fühlt, als sei man selber dabei gewesen.

Detlef Moll, Nümbrecht

Von Ihrer neuen Serie bin ich sehr begeistert. Der erste Teil schildert derart authentisch den Ausbruch der beiden Schlachtschiffe *Gneisenau* und *Scharnhorst* und das daraus resultierende schicksalhafte Aufeinandertreffen mit dem Hilfskreuzer *HMS Rawalpindi*, dass man beim Lesen direkt mitempfinden kann, welche Dramatik seinerzeit geherrscht haben mag. Bitte machen Sie unbedingt damit weiter. Macht Ihre Zeitschrift deutlich lebendiger. Bleibe weiterhin gerne begeisterter Abonnent.

Dirk Wietelmann, Leopoldshöhe

Um es gleich vorwegzunehmen: Ich brauche diese neue Serie nicht! Das Konzept von *Schiff Classic*, Sachberichte zu den unterschiedlichsten Themen fundiert und allgemeinverständlich zu kommunizieren, überzeugt mich seit Jahren und hat mich zum treuen Leser gemacht. Dazu passt m. E. die romanhafte, auf Dramaturgie bedachte und teilweise sogar reißerische Darstellung vom Kampfgeschehen absolut nicht. Für mich ist diese neue Serie ein Fremdkörper in den sonst immer sehr gelungenen Heften. Falls sie beibehalten wird, werde ich sie in Zukunft überblättern und mich weiterhin auf die Lektüre von Altbewährtem freuen.

Rolf Gloggengießer, Karlsruhe

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Panzerschutz vor Schnelligkeit

Der Sprung zum Großkampfschiff

SMS Von der Tann* war die deutsche Antwort auf die britischen Schlachtkreuzer der *Invincible*-Klasse. Mit hervorragenden See-Eigenschaften ausgestattet, bewährte sich das Schiff in der Skagerrak-Schlacht 1916 gegen die schlagkräftigere *Indefatigable

Von Peter H. Block

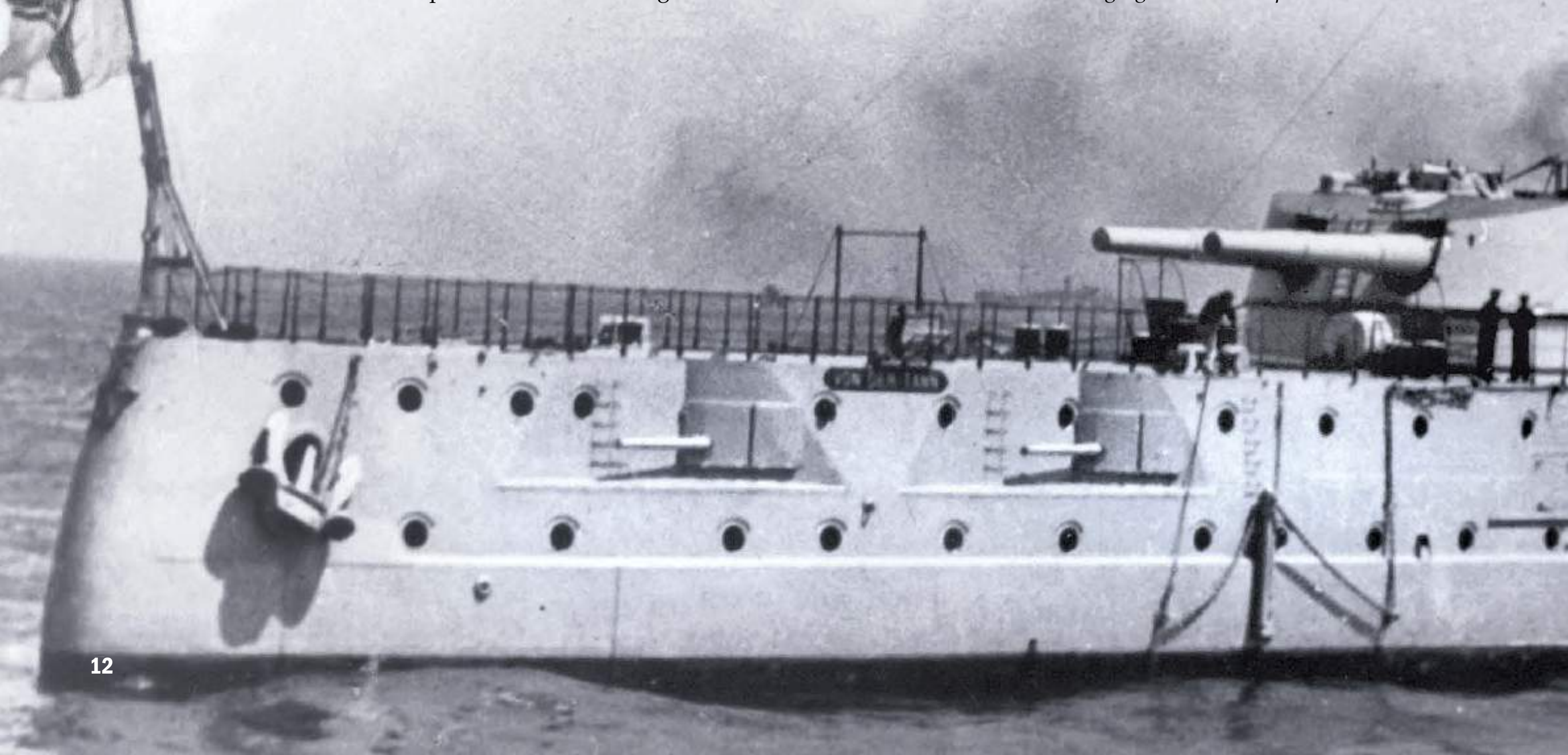
In der ersten großen Seeschlacht des 20. Jahrhunderts am 27./28 Mai 1905 siegte ein japanischer Flottenverband über ein zaristisch-russisches Geschwader bei Tsushima, wobei die Kontrahenten auf dreieinhalb Seemeilen, also 6,5 Kilometer, das Feuer eröffneten; eine für diese Zeit gewaltige Gefechtsentfernung.

Als die Japaner nach dem Sieg die eroberten russischen Linienschiffe in Augenschein genommen hatten, waren sie mit den Marineexperten anderer Nationen einer Meinung: Künftige Seegefechte würde man auf wesentlich größeren Entfernungen austragen.

Das bedingte neue Feuerleitsysteme, neue Treibladungsmittel und eine Abkehr von der bisherigen Praxis, neben den schweren Türmen noch eine Art Zwischenartillerie im 20-Zentimeter-Bereich ins Gefecht zu führen. Für die Feuerleitung war es kaum noch möglich, bei parallelem Einsatz dieser Geschütze die Aufschläge beider Kaliber beim Gegner auseinanderzuhalten und so die Schusswerte zu korrigieren. Die weit tragenden Geschütze der schweren Türme brauchten für die gleiche Entfernung eine andere Rohrerhöhung als die kleinerer Kaliber. Also wozu dann noch eine Zwischenartillerie, welche die Feuerleitung eher verwirrte, als dass sie ihr nützte?

All big gun battleship

In Großbritannien trieb der Erste Seelord, Admiral John Fisher, den Bau eines solchen *all big gun battleships* voran. Mit der





AUF REEDE: ***Von der Tann*****, auch gern als Panzerkreuzer bezeichnet, vor Anker. Trotz geringeren Kalibers setzte es sich gegen seinen britischen Konkurrenten 1916 im Skagerrak durch. Womit konnte das Schiff auftrumpfen?** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

39 OFFIZIERE UND 612 MANN BESATZUNG: Analog zu den anderen großen Marinen beherrschten in Deutschland mit der *Kaiser-Friedrich-III*-Klasse bis 1906 Einheitslinienschiffe die Szenerie Foto: Sammlung GSW

HMS Dreadnought entstand 1905/1906, nach nur 14 Monaten Bauzeit, ein Großkampfschiff mit zehn 30,5-Zentimeter-Geschützen in fünf Doppeltürmen. Die Mittelartillerie fehlte völlig, zur Torpedobootsabwehr installierte man 22 mal 7,6-Zentimeter-Schnellladekanonen (SK) im Bereich der Aufbauten und auf den Turmdecks. Mit der Indienststellung am 3. Dezember 1906 hatte Fisher ein Schiff geschaffen, nach dem man eine ganze Generation von Großkampfschiffen benannte – die *Dreadnoughts*!

Deutsche Reaktion

Wie alle anderen Navys reagierte auch die deutsche Marine auf diese neue Art Großkampfschiff, wobei man deutscherseits von der *Dreadnought* keineswegs überrascht war. Im Gegenteil: Die britische Neuentwicklung traf auf eine gut vorbereitete Kaiserliche Marine, die sich schon frühzeitig darauf eingestellt hatte, in Zukunft kampfstärkere Schiffe bauen zu müssen.

Das Fortfallen der Mittelartillerie und der Einbau eines hohen Dreibeinmastes mit entsprechend hohem Fleckerstand für die Aufschlagbeobachtung bei der *Dreadnought* verdeutlichte, dass die Royal Navy Seeschlachten künftig auf große Entfernung führen würde. Allerdings waren große Gefechtsentfernungen in der Nordsee nicht ohne Weiteres durchzuführen.

Deutsche Ingenieure hatten die Reichweiten der Geschütze mit der Einsatzgrenze verglichen und kamen zu dem Schluss, dass die Sichtverhältnisse in der Nordsee nur an wenigen Tagen im Jahr eine Gefechtsentfernung von 100 bis 130 Hektometer gestatteten. Darüber hinaus nützten bei der gewöhnlich dunstigen Sicht selbst die besten Basisgeräte nichts.

Warum also weittragende Kanonen mit großen Kalibern bauen, wenn man das Ziel bestenfalls nur erahnen konnte? Eingehende Vergleichsschießen hatten gezeigt, dass das



AMBITIONIERT: John Arbuthnot Fisher prägte wie kein anderer die Royal Navy im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts

Foto: picture-alliance/United Archives/WHA

FLOTTENBAU Keine Überlegenheit

Der unter anderem für den technischen Ausbau der Kaiserlichen Marine verantwortliche Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Admiral Alfred von Tirpitz, hatte die deutsche Version des „Einheitslinienschiffes“ mit der 1901/1906 gebauten *Braunschweig*- und der 1903/1908 gebauten *Deutschland*-Klasse auf eine Bewaffnung von vier 28-Zentimeter-Geschützen und 14 mal 17-Zentimeter-SK bei 13.000/14.000 Tonnen Verdrängung gebracht. Damit blieb die Kaiserliche Marine in der Kalibergröße bewusst hinter den britischen Linienschiffen zurück. Ausschlaggebend waren neben dem politischen Argument, dass die größere Reichweite der 30,5-Zentimeter-Geschütze bei dem vielfach diesigen Nordseewetter nicht ausgereizt werden könne und dass die deutschen 28-Zentimeter-Kaliber hinsichtlich ihrer Wirkung am Ziel dem englischen 30,5-Zentimeter-Kaliber gleichwertig seien – zugunsten von Standfestigkeit und Panzerung.

NEUER SCHUB IM SCHIFFBAU: ***HMS Dreadnought*** **entwertete mit ihrer starken Hauptartillerie alle vorhandenen Linienschiffe** Foto: Sammlung GSW

DEUTSCHE ANTWORT: **Die ersten deutschen Großlinienschiffe *Nassau, Westfalen, Rheinland* und *Posen* entstanden 1905/06 und waren Ersatz für die 1875/1883 gebauten, veralteten Linienschiffe der *Sachsen*-Klasse** Foto: Sammlung GSW

von der Kaiserlichen Marine bevorzugte Kaliber von 28 Zentimetern in seinen Leistungen kaum hinter dem britischen 30,5-Zentimeter-Geschütz zurückstand. Also blieben die Deutschen beim bewährten 28-Zentimeter-Geschütz zugunsten der Standfestigkeit, das durch das kleinere Kaliber eingesparte Gewicht kam der Panzerung zugute.

Sexagonal-Aufstellung

Von daher waren die 1907 gebauten vier Linienschiffe der *Nassau*-Klasse gelungene Entwürfe mit einer niedrigen Silhouette. Die schwere Artillerie in überhöhten Türmen unterzubringen, war nicht möglich gewesen, da der Raum für die Munitionskammern wegen der großen Kolbendampfmaschinen nicht verfügbar waren.

So wählte man eine Sexagonal-Aufstellung mit einem Doppelturm vorn und achtern und je zwei Seitentürmen und bekam damit ein Breitseitfeuer aus acht Rohren, voraus und achteraus aus je sechs Rohren. Die Mittelartillerie stand mit 12- bis 15-Zentimeter-SK in Kasematten im Batteriedeck, der Torpedobootsabwehr dienten 16 mal 8,8-Zentimeter-SK, die aber 1916 ausgebaut wurden.

Auch bei den vier Linienschiffen der *Helgoland*-Klasse 1908/1909 blieb die schwere Artillerie wegen der Maschinenanlage bei der Sexagonal-Aufstellung, das Kaliber steigerte sich aber auf 30,5 Zentimeter. Diese Geschütze waren eine Neukonstruktion, die Durchschlagsleistung ihrer Granaten stieg bei 120 Hektometer Gefechtsentfernung von 212 auf 305 Millimeter und übertraf damit das britische Geschoss gleichen Kalibers um 35 Millimeter.

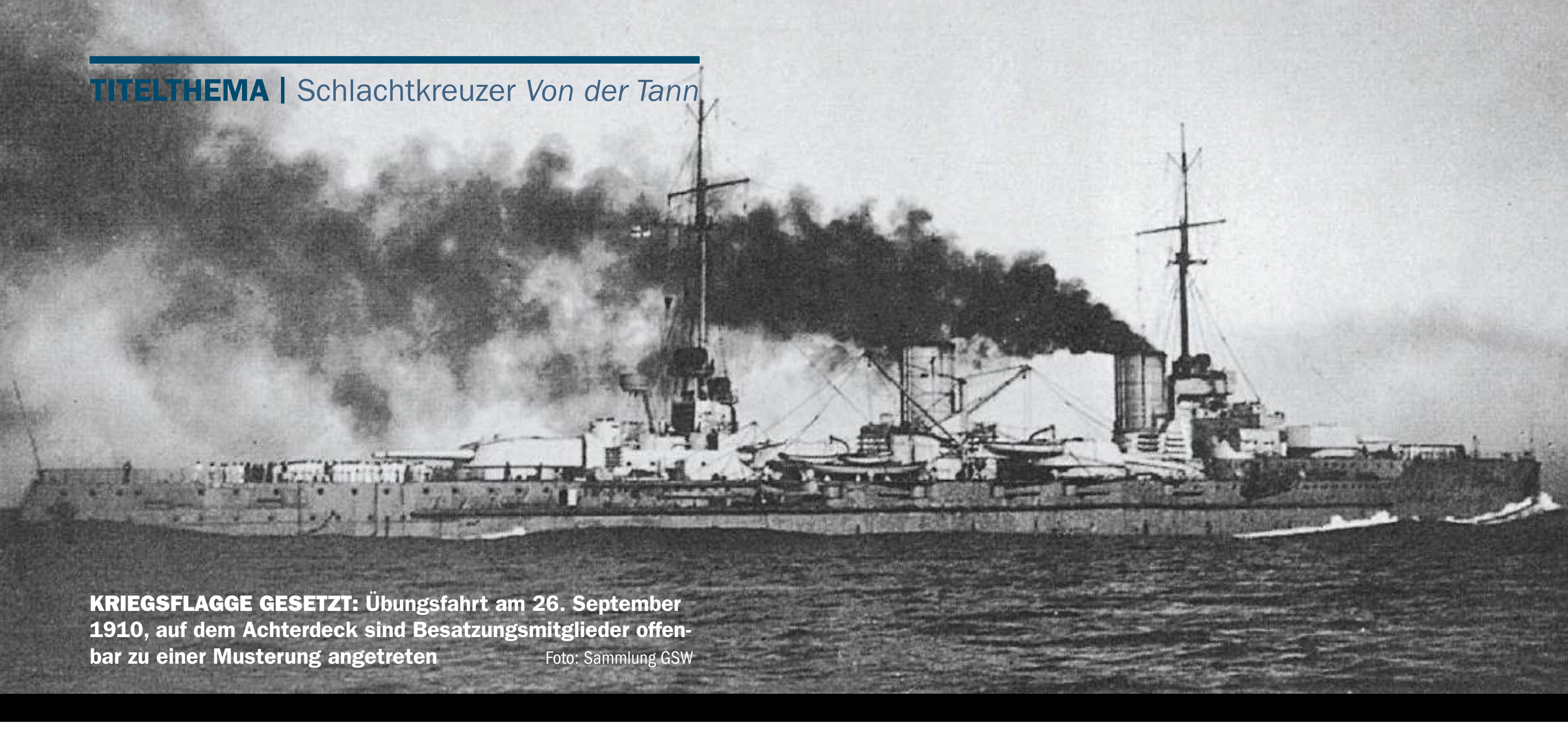


GESICHT DER DEUTSCHEN RÜSTUNG: **Alfred Graf von Tirpitz zog nach, sobald die Briten vorlegten, was die Kosten erhöhte** Foto: interfoto/Granger/NYC

Erster Schlachtkreuzer

Zudem war die Anfangsgeschwindigkeit des deutschen Geschosses mit 875 Meter pro Sekunde größer als bei der Granate des britischen Mark-XII-Zwölf-Zoll-Geschützes, das mit nur 820 Meter pro Sekunde das Rohr verließ. Das Geschossgewicht betrug 405 Kilogramm gegenüber 385 Kilogramm der britischen Granate.

Noch im gleichen Jahr, als man bei den Kieler Howaldtswerken die *Helgoland* auf Kiel legte, entstand bei Blohm & Voss in Hamburg mit der *Von der Tann*, der erste deutsche Schlachtkreuzer. Er sollte die Antwort auf die *Invincible*-Klasse sein, ein neues Projekt des betriebsamen Admirals Fisher: schnelle, mit acht 30,5-Zentimeter-SK in vier Doppeltürmen stark armierte Schlachtkreuzer, wobei die geforderte Geschwindigkeit von 25,5 Knoten (47 km/h) und die



KRIEGSFLAGGE GESETZT: Übungsfahrt am 26. September 1910, auf dem Achterdeck sind Besatzungsmitglieder offenbar zu einer Musterung angetreten Foto: Sammlung GSW

schweren Geschütztürme zu Lasten des Panzerschutzes gingen. Dieser war geradezu sträflich gering, aber irgendwo musste das Gewicht ja eingespart werden. Doch diesbezügliche Einwände wischte der Erste Seelord mit dem Spruch beiseite: *Speed is the best protection.* (Schnelligkeit ist der beste Schutz.) Wie sehr er sich irrte, musste er acht Jahre später erleben.

28-Zentimeter-Kaliber

Die Kaiserliche Marine setzte auch weiterhin auf starken Panzerschutz zugunsten der Standfestigkeit und blieb bei den Schlachtkreuzern zunächst beim bewährten 28-Zentimeter-Kaliber. Auf der *Von der Tann* befanden sich vier Doppeltürme auf dem Oberdeck und zwar je ein Turm vorn und achtern und zwei diagonal versetzt auf den Seitendecks, was ein Breitseitfeuer aus insgesamt acht Rohren ergab. Das Besondere an diesen Geschützen war dabei ihre Elevation (Höhenwinkel).

Während andere deutsche Großkampfschiffe ihre schweren Rohre nur bis zu einem Winkel von 16 Grad aufrichten konnten, betrug der Höhenrichtwinkel der Schweren Artillerie bei *Von der Tann* volle 20 Grad. Damit erreichten die 28-Zentimeter-Granaten eine Höchstschussweite von 20.500 Metern oder 205 Hektometern. Bei solch einer Entfernung kamen die Granaten nach einem Flug von 30 Sekunden aus großer Höhe herab und erzielten eine gewaltige Auftreffwucht. Das sollte sich noch auszahlen.

Das unter dem Oberdeck liegende Batteriedeck fasste zehn 15-Zentimeter-SK in Kasematten, womit das Gewicht der Armierung zusammen mit den 16 mal 8,8-Zentimeter-SK 2.130 Tonnen ausmachte. Der Panzerschutz belief sich auf satte 6.300 Tonnen und beanspruchte damit fast 30 Prozent der Gesamtverdrängung.

Turbinenantrieb

Dazu erhielt der Schlachtkreuzer als erstes Großkampfschiff der Kaiserlichen Marine einen Turbinenantrieb. Den Dampf lieferten 18 kohlegefeuerte Marinekessel, zwei Parsons-Turbinen brachten 42.000 PS auf die vier Schraubenwellen, die laut Planung für 24,8 Knoten sorgen sollten. Zur Überraschung aller stieg die Leistung bei forcierter Fahrt auf 79.007 Wellen-PS und dementsprechend auch die Höchstgeschwindigkeit auf 27,4 Knoten (51 km/h).

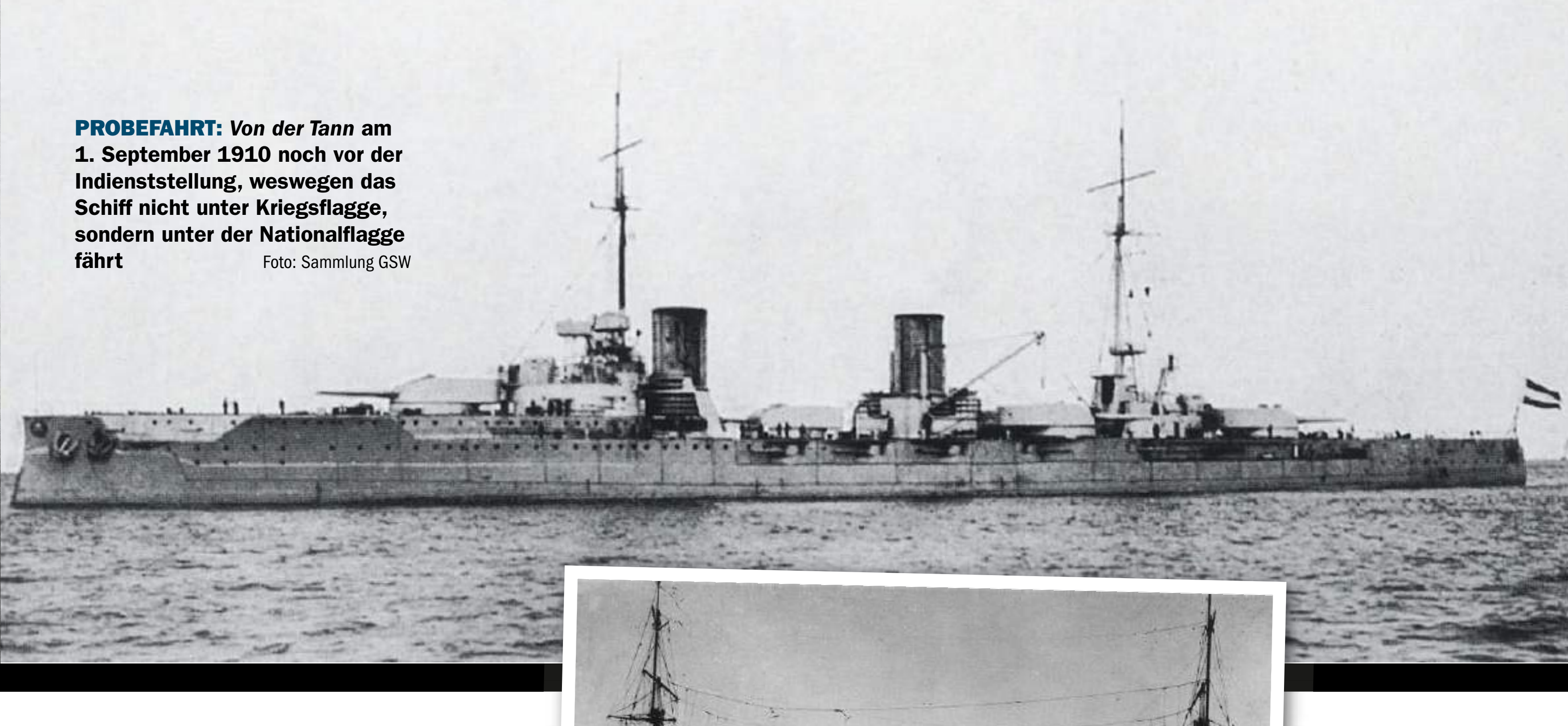
Damit war der neue deutsche Schlachtkreuzer zwei Knoten schneller als sein britisches Pendant. Mit seiner Panzerung, seinem Unterwasserschutz und der Anordnung der Maschinen zeigte die *Von der Tann* eine deutliche Überlegenheit gegenüber dem britischen Schlachtkreuzer-Konzept, und einem dieser Schiffe wurde er sogar zum Verhängnis.

Am 8. Mai 1915 zum Verband der Aufklärungsschiffe gestoßen, brachten die Ereignisse des Ersten Weltkriegs für *Von der Tann* zunächst nichts Besonderes, wenn man von Artillerie-Einsätzen gegen die britischen Häfen Great Yarmouth, Scarborough und Whitby absieht. Es folgte eine Unternehmung im Rigaischen Meerbusen mit Beschuss der Landbatterien auf Utö und im April wieder Artillerie-Einsätze gegen Lowestoft und Great Yarmouth.

Am 31. Mai 1916 dann das Aufeinandertreffen der britischen Grand Fleet einerseits und der deutschen Hochseeflotte andererseits in der Seeschlacht vor dem Skagerrak. Diese größte Seeschlacht der Geschichte konnte sich nur ereignen, weil die Flottenführer beider Seiten der Überzeugung wa-

> **„Wir überschritten weder 1906 noch 1908 den ursprünglichen, der ganzen Welt bekannten Flottenplan von 1900“**
>
> Admiral Alfred von Tirpitz

NAMENSGEBER: Freiherr Ludwig von und zu der Tann-Rathsamhausen (1815–1881) war kommandierender General des Bayerischen Armeekorps im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 Foto: picture-alliance



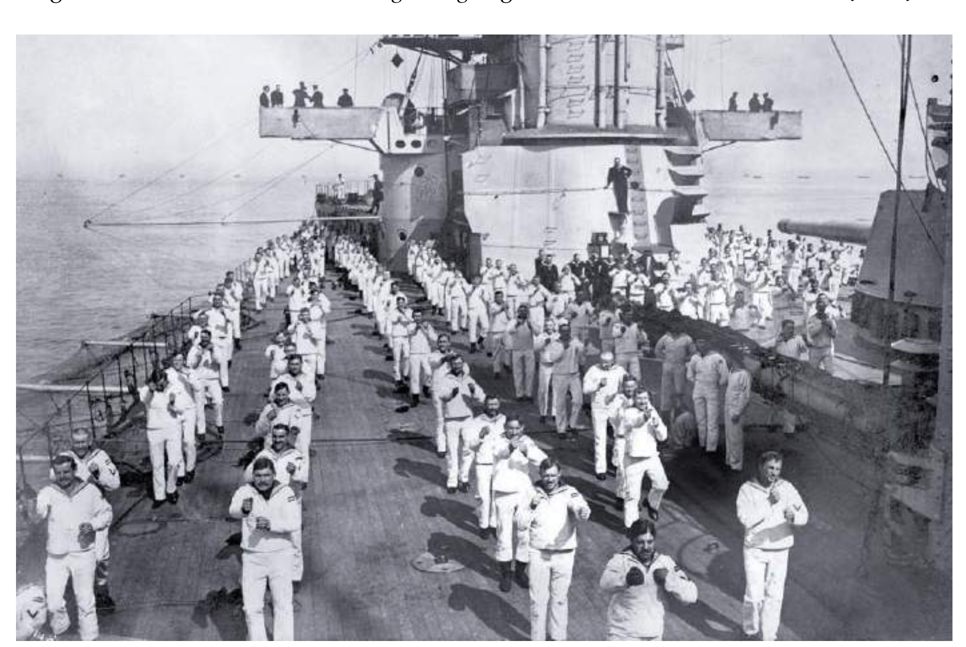
PROBEFAHRT: ***Von der Tann*** **am 1. September 1910 noch vor der Indienststellung, weswegen das Schiff nicht unter Kriegsflagge, sondern unter der Nationalflagge fährt** Foto: Sammlung GSW

DETAILANSICHT: Blick auf die Mitteltürme, noch fehlen die Torpedoschutznetze Foto: Sammlung GSW

ren, den Gegner in eine Falle locken zu können. Nach dem Plan des Chefs der Hochseeflotte, Vizeadmiral Reinhard Scheer, sollten die Aufklärungsgruppen Konteradmiral von Hippers mit fünf Schlachtkreuzern und zehn Kleinen Kreuzern in der Nacht zum 1. Juni nach Norden vorstoßen und im Skagerrak Jagd auf feindliche und neutrale Handelsschiffe machen. Damit hoffte er die britische Schlachtflotte herauszulocken, um diese dann mit seinen südlicher stehenden 21 Linien- und Großlinienschiffen (Schlachtschiffen) anzugreifen.

Die Briten wussten das. Durch die von den Russen abgeborgenen Code-Unterlagen von Bord des im August 1914 in der Ostsee aufgelaufenen Kleinen Kreuzers *Magdeburg* kannten sie den deutschen Funkschlüssel und waren auf diese Weise durch die aufgefangenen Funksprüche von Scheers Plan bestens informiert.

Der Befehlshaber der in Scapa Flow liegenden Grand Fleet, Admiral Sir John Jellicoe, ließ Dampf aufmachen, und als dann um 2 Uhr des 31. Mai Hippers I. und II. Aufklärungsgruppe die Jade verließen, war Jellicoe mit seinen 19 Schlachtschiffen und Schlachtkreuzern bereits seit 21:30 Uhr in See. Zu dieser Zeit verließ auch Vizeadmiral Sir David Beatty mit sechs Schlachtkreuzern, den vier Schlachtschiffen des 5. Schlachtgeschwaders und zwölf Leichten Kreuzern die Liegeplätze in Rosyth, um 22:15 Uhr folgte daraufhin das 2. Schlachtgeschwader mit den acht Schlachtschiffen unter Vizeadmiral Sir Martyn Jerram aus Cromarty.



SPORTLICHE ERTÜCHTIGUNG: Die Besatzungsstärke bei *Von der Tann* lag bei 998 Mann (Kriegseinsatz) Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Skagerrak-Schlacht

Damit standen 149 Kriegsschiffe der Grand Fleet mit fast eineinviertel Millionen Tonnen Wasserverdrängung gegen 99 Schiffe der Hochseeflotte mit 660.000 Tonnen. Ein ungleiches Verhältnis, das für die Kaiserliche Marine rein rechnerisch nicht gut ausgehen konnte. Aber durch kluges taktisches Verhalten, hervorragende Feuerleitsysteme und dank der besseren Unterteilung und Panzerung der deutschen Großkampfschiffe konnten sowohl Scheer als auch Hipper die britische Überlegenheit ausmanövrieren.

Das Gefecht begann am Nachmittag des 31. Mai, als die Schlachtkreuzer Hippers und Beattys aufeinandertrafen. Dabei ging

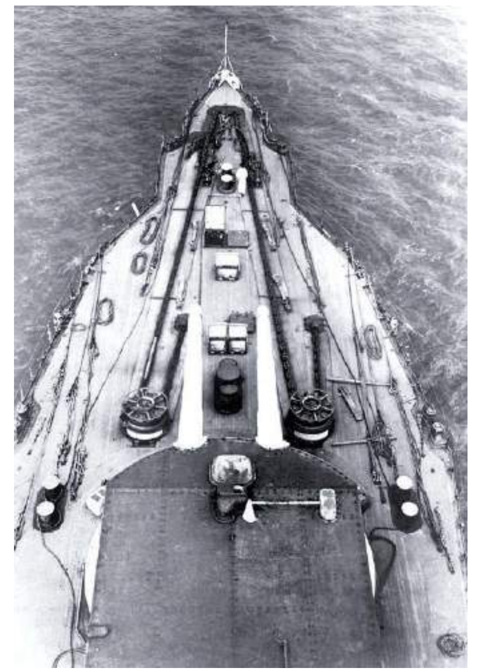
„RAN AN DEN FEIND!“ war am 31. Mai 1916 das Signal für die Schlachtflotte. Von links nach rechts: Standort Torpedoboot, Von *der Tann*, *Moltke*, *Seydlitz* und *Derfflinger*. Gemälde von W. Malchin Foto: picture-alliance/akg-images

Hipper mit seinem Flaggschiff *Lützow, Derfflinger, Seydlitz, Moltke* und *Von der Tann* auf südöstlichen Kurs, um Beattys Schiffe auf das zu diesem Zeitpunkt 50 Seemeilen weiter südlich stehende deutsche Gros zu ziehen. Beatty folgte Hipper auf parallelem Kurs und um 16:48 Uhr ging auf dem Flaggschiff *Lützow* die erste Salve raus. Als gemessene Entfernung notierte der 1. Artillerieoffizier der *Derfflinger*, Korvettenkapitän von Hase, 150 Hundert (15 Kilometer).

Deckend liegendes Feuer

Hipper hatte „Feuerverteilung von links“ befohlen, *Lützow* nahm also *HMS Lion* als führendes Schiff der britischen Linie unter Feuer, die folgende *Derfflinger* das zweite britische Schiff, *HMS Princess Royal. Von der Tann* als letztes Schiff der deutschen Linie feuerte auf die *Indefatigable*, einen Schlachtkreuzer der gleichnamigen Klasse. Und das tat sie gründlich!

15 Minuten lang lag die *Indefatigable* im deckend liegenden Feuer der *Von der Tann*, alle 20 Sekunden schlug rund um das Schiff eine Vierersalve in die See. Dann krachten drei Granaten einer Salve ins Achterdeck des britischen Schlachtkreuzers, der aus der Linie ausscherte. Eine Minute später fanden wieder drei Granaten einer Vierersalve ihr Ziel, wobei ein Geschoss im Vorschiff und eines am vorderen schweren Turm einschlug. 30 Sekunden geschah nichts, als ob



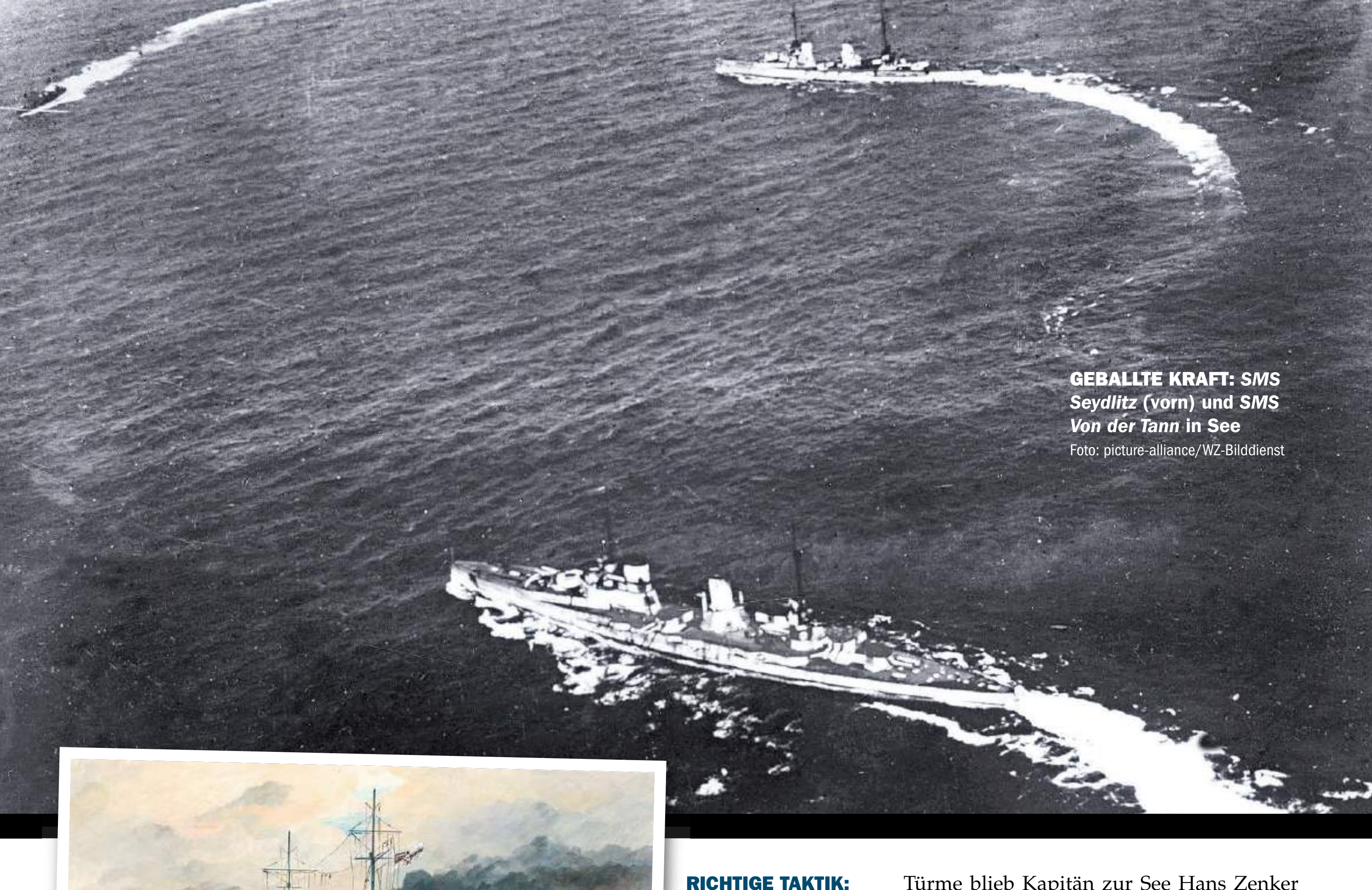
IN FAHRT: Blick auf das Vorschiff mit den beiden Ankerspills Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Natur und Technik den Atem anhielten. Dann übertönte eine gewaltige Explosion den Donner der Artilleriesalven. Eine riesige Rauch- und Flammenwand schoss aus dem Rumpf der *Indefatigable*, hüllte das immer noch mit voller Kraft fahrende Schiff völlig ein. Glühende Stahlplatten schossen aus dem Korditqualm heraus, eine über 15 Meter lange Dampfpinass wurde hoch über die sich rasend schnell ausbreitende Rauchwolke hinausgeschleudert, bevor sie kopfüber auf die vom Schraubenwasser, von Fahrmanövern und Granataufschlägen aufgewühlte Nordsee prallte.

Indefetigable sinkt

Wenigstens eine der auf diese Entfernung steil einfallenden Panzersprenggranaten vom Kaliber 28 Zentimeter musste den relativ schwachen Horizontalpanzer des Schlachtkreuzers bis in die darunter liegende Munitionskammer durchschlagen haben. Die folgende Explosion etlicher Tonnen Sprengstoff und Treibladungen hatte das Schiff auseinandergerissen. Es existierte nicht mehr. Nur noch die dichte Rauchwolke der Detonation hing über einer mit unzähligen Wrackteilen bedeckten See. 1.017 Menschenleben wurden von einer Sekunde auf die andere ausgelöscht.

Nur wenige Minuten später, während man auf *Von der Tann* noch die Vernichtung des britischen Schlachtkreuzers bejubelte, dann das böse Erwachen. Die um drei Knoten langsameren vier Schlachtschiffe des 5. Geschwaders hatten aufgeholt und aus ihren 38,1-Zentimeter-Rohren das Feuer eröffnet. Es war 17:09 Uhr, als *Von der Tann* einen fürchterlichen Schlag erhielt. Eine der 875 Kilogramm schweren Granaten der *Bar-*



GEBALLTE KRAFT: ***SMS Seydlitz*** **(vorn) und** ***SMS Von der Tann*** **in See**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

RICHTIGE TAKTIK: ***Von der Tann*** **feuert in der Linie der deutschen Schlachtkreuzer**
Artists Impression: P. H. Block

ham traf das Heck des deutschen Schlachtkreuzers, durchschlug eben unter der Wasserlinie den Stoß zwischen zwei Panzerplatten und detonierte; dabei schleuderte sie schwere Panzerbrocken durch mehrere Decks.

Ausfall der schweren Artillerie

„Der Schiffskörper geriet durch den gewaltigen Stoß am äußersten Ende in heftige Längsschwingungen, die Schiffsenden wippten fünf- bis sechsmal auf und nieder“, schilderte der Kommandant, Kapitän zur See Hans Zenker, den Treffer, der noch weitere Schäden bewirkte: Die Rudermaschine lief heiß, das eindringende Wasser überflutete den Rudergeschirrraum.

Zwar arbeitete das Ruder nach kurzer Unterbrechung wieder, aber das Leck hatte 600 Tonnen Wasser ins Achterschiff eindringen und das Schiff achtern 80 Zentimeter tiefer sacken lassen.

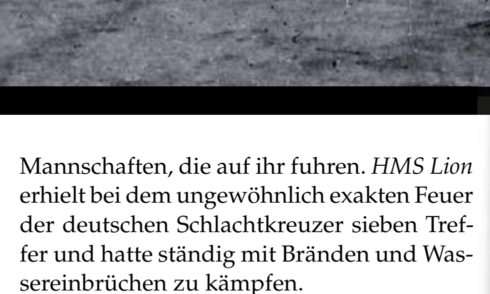
14 Minuten später, das Ruder war eben wieder klariert, dann der nächste schwere Treffer: Die 38,1-Zentimeter-Granate schlug in Turm C an Steuerbord ein und beschädigte auch die Steuerbord-Rudermaschine. Um 17:51 Uhr krachte es wieder, als eine Granate am vorderen Turm A einschlug. Der ließ sich nach dem Treffer nicht mehr drehen, klemmte auf 120 Grad.

Als nach Ausfall von Turm B auf der Backbordseite infolge Versagens des Rohrrücklaufs auch der letzte Turm D um 18:20 Uhr unklar meldete, verfügte der Schlachtkreuzer über keine schwere Artillerie mehr. Die Artillerie-Mechaniker arbeiteten mit Hochdruck, bis wenigstens um 19:30 Uhr Turm D wieder betriebsklar meldete. Um 20:30 Uhr folgte Turm B, eine halbe Stunde später Turm C. Trotz Ausfalls der schweren Türme blieb Kapitän zur See Hans Zenker im Verband, hielt seinen Platz in der Linie. Auch nach dem vierten schweren Treffer um 20:19 Uhr, der den achteren Kommandostand zerstörte.

Beattys Schlachtkreuzer hingegen hatte es böse erwischt. Seine *Queen Mary*, ein Schiff der *Lion*-Klasse mit acht 34,3-Zentimeter-SK und ebenso schwach gepanzert wie die *Invincible*-Klasse, traf es 37 Minuten nach Gefechtsbeginn. Drei 30,5-Zentimeter Sprenggranaten einer Vierersalve der *Derfflinger* durchschlugen das Panzerdeck und detonierten tief unten im Schiff, zugleich trafen auch zwei 28-Zentimeter-Granaten der *Seydlitz*. Die Wirkung dieser fünf Treffer war die gleiche wie bei der *Indefatigable*:

> **„Der Schiffskörper geriet durch den gewaltigen Stoß am äußersten Ende in heftige Längsschwingungen“**
>
> Kapitän zur See Hans Zenker, Kommandant von *SMS Von der Tann*

Stichflammen schlugen von vorn bis achtern aus dem Rumpf, dichte Explosionswolken schossen heraus. Das Schiff zeigte sich als ein einziges Flammenmeer, in das noch eine letzte Salve der *Derfflinger* hineinschlug. Dann existierte auch die *Queen Mary* nicht mehr, ebenso wie die 1.278 Offiziere und



AUSEINANDERGERISSEN: **Nach schwerem Beschuss durch *Von der Tann* versanken der britische Schlachtkreuzer *Indefatigable* und mit ihm 1.017 Seeleute**
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

Mannschaften, die auf ihr fuhren. *HMS Lion* erhielt bei dem ungewöhnlich exakten Feuer der deutschen Schlachtkreuzer sieben Treffer und hatte ständig mit Bränden und Wassereinbrüchen zu kämpfen.

Schon drei Minuten nach Gefechtseröffnung hatte *Lützows* Artillerie den Gegner eingegabelt und erste Treffer erzielt. Eine der 405 Kilogramm schweren Granaten traf den dritten schweren Turm, durchschlug die Beplattung und detonierte im Turminneren. Auftreffwucht und Detonation bliesen die halbe Turmdecke über Bord.

Briten schwer angeschlagen

Die Flammenwand des Kartuschbrandes schoss durch den Munitionsaufzug hinunter zur Munitionskammer und hätte auch hier die vernichtende Explosion ausgelöst, wenn nicht die Kammer noch rechtzeitig geflutet worden wäre. Das Schlachtkreuzer-Geschwader war so schwer angeschlagen, dass Beatty zunächst einmal abdrehen ließ und den Abstand erhöhte. Er brauchte eine Gefechtspause, um die auf der *Lion* und noch anderen seiner Schiffe wütenden Brände unter Kontrolle zu bringen.

Doch damit war das Desaster der britischen Schlachtkreuzer noch nicht vorbei. Als weiteres Großkampfschiff verlor die Royal Navy *HMS Invincible*, ein 1905 bei Armstrong in Elswick gebauter Schlachtkreuzer der gleichnamigen Klasse mit vier 30,5-SK in vier Doppeltürmen. Das Schiff lief im Verband des 3. Schlachtkreuzer-Geschwaders als Flaggschiff Konteradmiral Hoods. Der war um 16:05 Uhr mit seinen drei Schlachtkreuzern I*nvincible*, *Inflexible* und *Indomitable* sowie vier Zerstörern von Jellicoe losgeschickt worden, um Beattys 1. Schlachtkreuzer-Geschwader zu unterstützen. Kurz nach 18 Uhr bekam Hood ersten Sichtkontakt mit Hippers Schiffen und eröffnete um 18:21 Uhr das Feuer. Ein gut liegendes Feuer, wie Korvettenkapitän von Hase in seinen Aufzeichnungen bestätigte: „Mehrere schwere Treffer hauten mit ungeheurer Wucht in unser Schiff und explodierten mit gewaltigem Knall. Das ganze Schiff zitterte beim Auftreffen der Geschosse in all seinen Fugen.“ Die deutsche Artillerieleitung hatte wegen der schlechten Sicht Schwierigkeiten, das Feuer zu erwidern.

„FEUER!“ **Salve der schweren 28-Zentimeter-Artillerie von *SMS Von der Tann***
Foto: Sammlung GSW

STANDFESTIGKEIT ENTSCHEIDET

Die deutschen Großkampfschiffe hatten sich in der Skagerrak-Schlacht als überaus standfest gezeigt. Selbst nach vielen Treffern fuhren sie weiterhin in Linie und kämpften befehlsgemäß

Die britischen Schiffe waren in dem dunstigen Horizont, der sich mit Schornsteinrauch und Pulverqualm vermischte, kaum auszumachen. Doch dann, um 18:29 Uhr, riss der Schleier auf und gab die Sicht auf die klar erkennbaren Konturen eines Schlachtkreuzers frei – auf die *Invincible*.

Dritte Salve im Ziel

Zwei Salven auf 90 Hektometern brauchte von Hase, um sich an den Gegner heranzutasten, mit der dritten Salve um 18:31 Uhr lag er im Ziel. Wie auch bei der *Queen Mary* durchschlug eine 30,5-Zentimeter-Granate einen der beiden mittleren Türme und schleuderte die Turmdecke über Bord, die Stichflammen der in Brand geratenen Ladungen schlugen durch bis in die Munitionskammern.

Die folgende Explosion riss den 20.000-Tonner in zwei Hälften, die sofort sanken und noch gut eine halbe Stunde, auf dem



BESCHÄDIGT, ABER NICHT VERSENKT: ***Von der Tann*** **nach der Skagerrak-Schlacht in der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven. Hier sieht man, was die Treffer unterhalb der Brücke anrichteten**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Grund der hier relativ flachen Nordsee stehend, deutlich sichtbar aus dem Wasser herausragten. Für 1.026 britische Seeleute, darunter Konteradmiral Sir Horace L. A. Hood, war das Schiff zum Grab geworden.

Wesentlich standfester zeigten sich die deutschen Schlachtkreuzer wie *Von der Tann* oder *Seydlitz*.

Schnelligkeit keine Garantie

Nach 23 Artillerie- und einem Torpedotreffer schleppte sich die *Seydlitz*, mit 5.300 Tonnen Wasser im Vorschiff über Heck laufend, zurück nach Wilhelmshaven. Nach rund viermonatiger Reparatur war sie wieder einsatzklar. Hippers Flaggschiff *Lützow* erhielt 13 Treffer, das eindringende Wasser ließ das Vorschiff bis über den Göschstock eintauchen. Mit Wassereinbrüchen von über 8.000 Tonnen und aus dem Wasser ragenden Schrauben musste man das Schiff aufgeben. Noch in der Nacht wurde es durch Torpedoschuss versenkt. Von den schweren Einheiten traf es lediglich das ältere Linienschiff *Pommern*, das in der Nacht nach einem Torpedoschuss explodierte und die gesamte Besatzung mit in die Tiefe nahm.

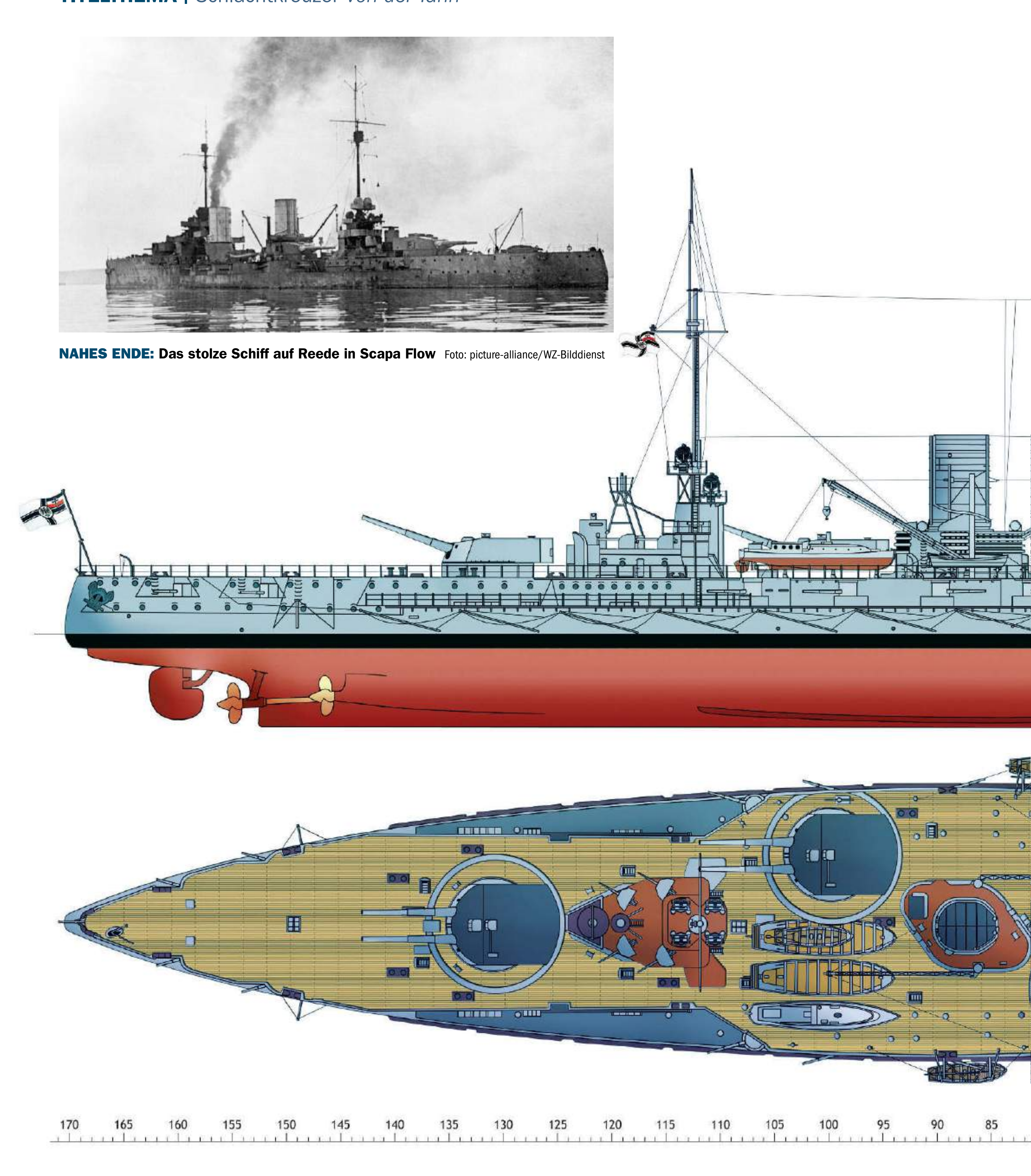
Soweit das Schlachtkreuzer-Gefecht in der Eröffnungsphase der Skagerrak-Schlacht, das für die Royal Navy herbe Schiffsverluste und insgesamt 6.784 Tote verursacht hatte. Fishers Rechnung war nicht aufgegangen, Schnelligkeit war eben nicht der beste Schutz. Wenn nur wenige Treffer genügten, einen 20.000-Tonner zu versenken, dann stimmte etwas nicht mit diesen Schiffen, wohingegen sich die deutschen Großkampfschiffe als überaus standfest zeigten. Selbst von vielen Treffern gezeichnet, fuhren sie in der Linie weiter und setzten den Kampf fort. Keines von ihnen wurde im Gefecht versenkt.

Mit dem Aufeinandertreffen der Großlinien- und Schlachtschiffe Scheers und Jellicoes ereigneten sich weitere Artillerieduelle mit Zerstörer- und Torpedobootsvorstößen, als größere Schiffe verlor die Royal Navy noch die Panzerkreuzer *Defence*, *Warrior* und *Black Prince*. Letzterer irrte in der Nacht orientierungslos zwischen den Linien umher und sank kurz nach Mitternacht im Feuer der deutschen Schlachtflotte. Interessant ist, dass *HMS Dreadnought* die Teilnahme an diesem Gefecht versagt blieb. Sie galt zu diesem Zeitpunkt schon als veraltet.

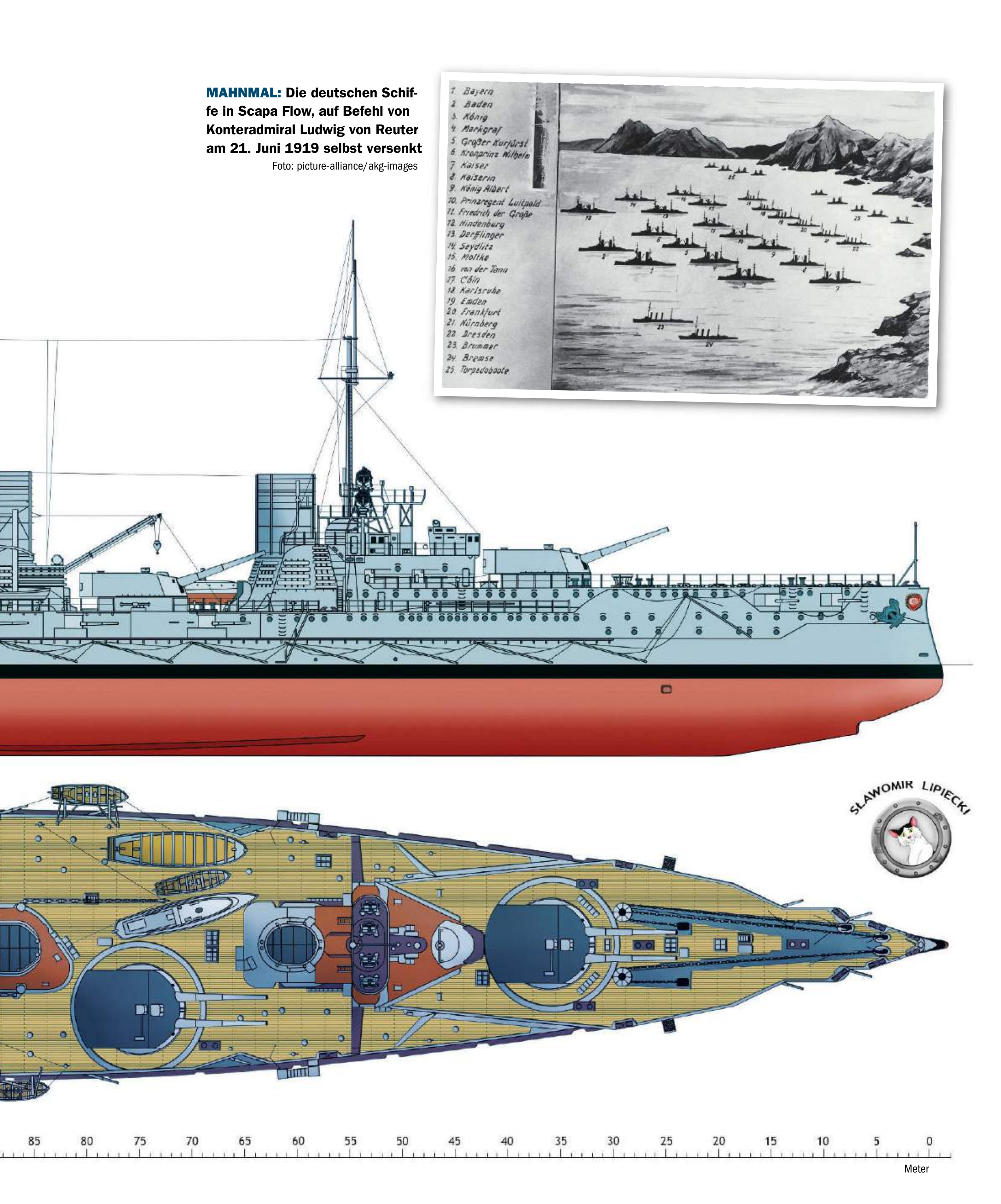
Von der Tann war bereits nach knapp zweimonatiger Reparatur wieder einsatzbereit und nahm bis zum Frühjahr 1918 an drei weiteren Vorstößen der Flotte teil, die jedoch zu nichts führten. Nach dem Waffenstillstand am 9. November musste das Schiff mit vielen anderen nach Scapa Flow in die Internierung, wo man es am 21. Juni 1919 befehlsgemäß selbst versenkte. Erst 1930 wurde das Wrack gehoben und bis 1934 in Rosyth abgebrochen. ⚓

SCHLACHTKREUZER *VON DER TANN* TECHNISCHE DATEN

Amtsentwurf	1906/07
Bauwerft	Blohm & Voss Hamburg
Stapellauf	20.03.1909
Indienststellung	19.02.1911
Einsatzdeplacement	21.300 t
Länge über alles	171,50 m
Breite	26,60 m
Tiefgang im Mittel	9,04 m
Antrieb	2 Turbinen auf 4 Wellen
Leistung	42.000 WPS
Geschwindigkeit	27,4 kn
Bewaffnung	8 x 28 cm L/45, 10 x 15 cm L/45, 16, später 12 x 8,8 cm, ersetzt durch 2 x 8,8-cm-Flak, 4 Unterwasser-Torpedos 50 cm
Panzerung	250 mm (Wasserlinie), 25–50 mm (Panzerdeck), 25 mm (Torpedoschott), 230 mm (28er-Türme, Barbetten), 150 mm (Kasematten), 250 mm (Kommandostand)
Besatzung	998 Mann (Krieg)



NAHES ENDE: Das stolze Schiff auf Reede in Scapa Flow Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



MAHNMAL: **Die deutschen Schiffe in Scapa Flow, auf Befehl von Konteradmiral Ludwig von Reuter am 21. Juni 1919 selbst versenkt**
Foto: picture-alliance/akg-images

Grafik: Slawomir Lipiecki

Unterseeboote im Norden

Acht auf einen Streich

Von Wilhelmshaven bis Usedom über Lolland und Kopenhagen führt eine Zehn-Tages-Tour mit rund 1.700 Kilometern durch die sehenswerten U-Boot-Museen an der Nord- und Ostsee

Von Dr. Rudolf Stumberger

Bitte, geht es hier zum U-Boot?", frage ich auf Englisch zwei ältere Damen, die mir gerade entgegenkommen. Seit einer halben Stunde irre ich durch den Kopenhagener Stadtteil Holmen mit seinen vielen Wasserwegen und Brücken. Hier befindet sich zum Beispiel die alternative Wohnsiedlung „Christiana", aber auch eine Basis der dänischen Marine. Dorthin schicken mich die beiden Damen jetzt.

Als ich dann um eine Kurve biege, sehe ich sie schon, die *Saelen*, ein Unterseeboot vom Typ 207, das hier seit gut zwölf Jahren als Museumsschiff an der Pier liegt. Ich begrüße Niels Mejdal, mit dem ich mich hier verabredet habe. Der 72-Jährige ist ehemaliger Admiral der dänischen Marine und Ex-U-Boot-Kapitän und er wird mich jetzt durch das Boot führen.

Wir klettern eine kleine Eisenleiter hinauf, der Einstieg für das Publikum wurde extra in die Stahlhülle geschweißt, ansonsten wäre die *Saelen* nur durch eine Luke zugänglich. Drinnen ist es eng und eher dunkel. Niels zeigt auf eine geschlossene Öffnung in der Decke. „Da kam das Wasser rein, was dann zum Untergang führte", erklärt er. Ein paar Minuten später sitzen wir in der Offiziersmesse und der Admiral a. D. erzählt mir die Geschichte des U-Bootes: Gebaut 1965 in den Rheinstahl-Nordseewerken in Emden für die norwegische Marine, wurde das Boot 1990 an Dänemark verkauft und sollte am 4. Dezember von Kopenhagen nach Aarhus geschleppt werden. Dabei drang aber Wasser ein und die *Saelen* sank.

Am 17. Dezember hob man das U-Boot mithilfe des deutschen Kranschiffs *Roland* wieder an die Oberfläche und nach längerer Zeit im Trockendock in Aarhus war es 1993 wieder einsatzfähig. 2003 befand sich die *Saelen* noch während des Golfkrieges im Persischen Golf im Einsatz, ein Jahr später aber gab Dänemark seine U-Boot-Flotte auf. „Ich fand den Dienst im U-Boot eine schöne Zeit", sagt Mejdal. Wir bewegen uns durch das Boot, vieles wurde so belassen, wie man es 2004 vorfand: In einer Offizierskabine hängt beispielsweise noch ein Foto von Frau und Kindern an der Wand.

Tour der Höhepunkte

Der Besuch bei dem dänischen Ex-Admiral ist der Höhepunkt einer Reise entlang der Nord- und Ostseeküste. Das Ziel: die dortigen U-Boot-Museen, insgesamt acht an der Zahl. Erste Station der U-Boot-Tour ist Wilhelmshaven und das dortige „Deutsche Marinemuseum". Es zeigt in verschiedenen Ausstellungen die Geschichte der deutschen Marine seit dem Jahr 1848 bis heute, auf dem Außengelände sind unter anderem das Schnellboot S 71 *Gepard* und das Minenjagdboot *Weilheim* zu sehen.

Hier liegt auch die U 10, ein Unterseeboot der deutschen Marine vom Typ 205. Dieser Typ war ursprünglich 1956 für den Aufbau

PUBLIKUMSMAGNET: Highliht bei einer „U-Boot-Tour" ist und bleibt U 995 in Laboe; im Hintergrund das Marineehrenmal
Alle Fotos: Rudolf Stumberger



ATTRAKTION IN DÄNEMARK: Unterseeboot *Saelen* vom Typ 207, das hier seit gut zwölf Jahren als Museumsschiff an der Pier in Kopenhagen liegt

KALTER KRIEGER: Das sowjetische U-Boot U 461 stammt aus den 1960er-Jahren und wurde 1998 nach der Demilitarisierung nach Peenemünde geschleppt

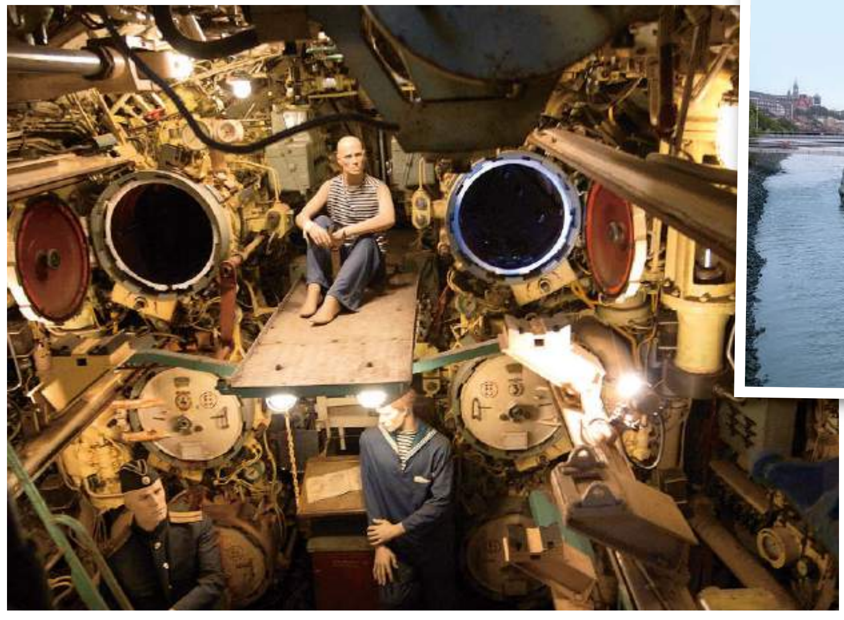


der Bundesmarine als 201 in Auftrag gegeben worden, doch zeigte sich bei den ersten drei Booten, dass der zum Bau verwendete Stahl ungeeignet war, die Serie wurde daraufhin abgebrochen. Aus dieser „Stahlkrise" heraus entstand die Serie 205, zwei Boote wurden in Lizenz in Dänemark gebaut. U 10 von Wilhelmshaven mit 22 Mann Besatzung stand von 1967 bis 1993 im Dienst der Bundesmarine.

Das legendäre U-Boot U 2540

Von Wilhelmshaven geht es weiter nach Bremerhaven. Dort liegt im Alten Hafen das Museumsschiff *Wilhelm Bauer*, vormals U 2540. Das XXI-Boot aus der Hamburger Werft von Blohm & Voss galt beim Stapellauf im Januar 1945 als eine bahnbrechende Neuentwicklung der deutschen Kriegsmarine, es konnte länger als alle anderen U-Boote seiner Zeit unter Wasser operieren. U 2540 kam aber nicht mehr zum Einsatz, sondern wurde gegen Kriegsende von der eigenen Besatzung – 58 Mann – versenkt. 1957 hat man das Boot vom Grund der Kieler Förde gehoben, danach diente es der Bundesmarine als Erprobungsboot. Seit 1984 ist es als Museumsboot der Öffentlichkeit zugänglich, auch hier wurde der Eingang für die Besucher aus dem Stahl geschnitten.

Station Nummer drei ist das sowjetische U-Boot U 434 im Hamburger Hafen nahe den Landungsbrücken. Der Stahlriese entstand 1976, hat eine Länge von 90 Metern und eine Besatzung von 84 Mann. Drinnen beeindruckt die Enge an Bord und das scheinbar unendliche Chaos aus Druckleitungen, Kabeln, Reglern, Apparaten, Ölpumpen, Schaltern und Armaturen. Alles original und man wundert sich, dass das alles überhaupt funktioniert hat. Das Boot der Tango-Klasse diente bei der sowjetischen und später russischen Nordmeerflotte und wurde 2002 außer Dienst gestellt, es war ei-





NEUE HEIMAT: U 434 nahe den Landungsbrücken im Hamburger Hafen

BEENGENDES CHAOS: Druckleitungen, Kabel, Regler, Apparate, Ölpumpen, Schalter und Armaturen an Bord von U 434

nes der größten nicht atomaren U-Boote. Dann sind wir auf dem Weg nach Laboe zum „Marine-Ehrenmal“ und U 995. Das U-Boot nahm 1943 seinen Dienst auf und absolvierte neun Feindfahrten. Nach Kriegsende 1945 ging es an die norwegische Marine, kam 1965 wieder nach Deutschland und liegt seit 1972 hier an der Küste. 350.000 Besucher sollen sich pro Jahr durch die Schotte zwängen.

Nach Fehmarn

Station Nummer fünf ist das U-Boot-Museum im Hafen Burgstaaken auf der Insel Fehmarn. Die Fahrt führt entlang der E 47 bis nach Puttgarden, dem Fährhafen nach Dänemark. Bevor man zum Hafen gelangt, muss man durch Burg, den Hauptort der Insel, zugleich eine touristische Attraktion. Demgegenüber geht es an der Pier vor U 11, einem Boot der Bundesmarine, geradezu einsam zu.

Das dort ausgestellte U-Boot wurde in den 1960er-Jahren in den Kieler Howaldtswerken gebaut und zählt zur selben Serie (205) wie in Wilhelmshaven. Mit einer Länge von 43 Metern und einer Besatzung von 24 Mann war das kleine U-Boot zum Beispiel für die norwegischen Küstengewässer ideal geeignet, die norwegische Marine bestellte 15 Stück vom ähnlichen Typ 207. 2005 wurde U 11 dann zum Museumsboot.

Von U 11 führt die U-Boot-Tour nach Dänemark. Von Puttgarden aus bringt uns die Fähre zur dänischen Insel Lolland. Sanft schiebt sich das riesige Schiff durch die Wellen, manchmal kommt die Sonne hervor und lässt das Meer wie flüssiges Blei erscheinen – und weit und breit ist kein U-Boot in Sicht. Lolland ist irgendwie eine eigene Welt. Verkehrshektik und Trubel scheinen von der Insel verbannt zu sein, es gibt Felder, Wiesen, Apfelbäume, Himmel. Ich quartiere mich am Rand des Örtchens Holebys in einer sehr ruhigen ehemaligen Papierfabrik ein – heute ist dort ein modernes „Factory Hotel“ untergebracht.

Von hier aus starte ich meinen Tagesausflug nach Kopenhagen, 160 Autobahnkilometer sind es bis zum Treffpunkt mit Ex-Admiral Mejdal. Nach der Rückfahrt übernachte ich in einem alten Gutshof bei Nykobing auf Falster, der Nachbarinsel von Lolland. Hier findet sich in dem Örtchen Stubbekobing ein weiteres Technikmuseum. Diesmal aber keine U-Boote, sondern Motorräder. An die 150 Oldtimer sind im „Motorcykel- og Radiomuseum“ zu besichtigen, darunter viele unbekannte dänische Modelle etwa der Marke „Nimbus“. Das älteste stammt aus dem Jahr 1897.

Nach Kopenhagen geht die U-Boot-Tour über den Fährhafen Gedser wieder zurück Richtung Deutschland, nach Rostock. Mein Ziel ist Station Nummer sieben: Sassnitz auf Rügen. Nach den deutschen, dänischen und sowjetischen U-Booten wartet diesmal am Sassnitzer Stadthafen ein englisches Boot auf mich: die *HMS Otus*. Das Schiff der Oberon-Klasse wurde 1963 in Betrieb genommen, hat eine Länge von 90 Metern und hatte 68 Mann Besatzung. Die *Otus* war vor den Falkland-Inseln und im Persischen Golf im Einsatz, 2002 schleppte man es von Portsmouth nach Sassnitz, wo es nun als Museumsschiff vor Anker liegt.

Blick in die Vergangenheit

Der innere Aufbau des Bootes ist wie bei den anderen: vorne der Torpedoraum, dann Mannschaftsquartiere, in der Mitte die Kommandozentrale mit dem Periskop (kann man durchgucken und sieht dann den Hafen Sassnitz), die Kombüse, schließlich im Heck der Maschinenraum mit den Dieselaggregaten, die vor allem dazu dienten, die Batterien aufzuladen. Für die Unterwasserfahrt war der Elektromotor zuständig.

Letzte Station ist Peenemünde auf der Ostseeinsel Usedom. Auch im dortigen Hafen liegt ein ausgemustertes Boot als Touristenattraktion, diesmal handelt es sich wieder um ein ehemaliges sowjetisches U-Boot. U 461 stammt aus den 1960er-Jahren und wurde 1998 nach der Demilitarisierung nach Peenemünde geschleppt. Das Boot mit einer Besatzung von 78 Mann, einem Gewicht von rund 4.000 Tonnen und einer Länge von 85,90 Metern diente im Nordatlantik und hatte neben den Torpedos vier Marschflugkörper an Bord, für deren Abschuss U 461 auftauchen musste.

Nach zehn Tagen mit vielen Sehenswürdigkeiten musste ich meine Eindrücke erst einmal verarbeiten. ⚓

WEITERE INFORMATIONEN

Wilhelmshaven, U 10 (www.marinemuseum.de)
Bremerhaven, U 2540 (www.u-boot-wilhelm-bauer.de/de)
Hamburg, U 434 (www.u-434.de)
Kiel, U 995 (www.laboe.de/u-995.html)
Fehmarn, U 11 (www.ostsee-u-boot.de)
Kopenhagen, *Saelen* (www.en.natmus.dk/museums/the-vessels-at-holmen/the-submarine-saelen-the-seal)
Sassnitz, *HMS Otus* (www.hms-otus.com)
Peenemünde, U 461 (www.u-461.de/www.u-461.de/Start.html)

CONTAINERSCHIFFE
Herzstück der Globalisierung



Containerfrachter von Maersk Line auf der Außenweser bei Bremerhaven
Foto: picture-alliance/blickwinkel

Die Beförderung von Waren als Stückgut war seit jeher die gängige Transportform im Seeverkehr. Die Kosten, die Stückgutschiffe mit viel Arbeit zu beladen, waren im Verhältnis zu den Ersparnissen, die durch den Weg über die See entstanden, gering. Doch die fortschreitende Industrialisierung und somit steigendes Ladungsaufkommen machten effizientere Prozesse erforderlich. Im 18. und 19. Jahrhundert hatte es bereits hölzerne Vorläufer von Containern im Kutschen- und Eisenbahnverkehr gegeben, doch war noch niemand auf die Idee gekommen, Container im Seeverkehr einzusetzen.

Die ersten Seetransporte mit Containern waren militärischer Natur. Zur Beschleunigung des Ladens und Löschens bei Seetransporten im Zweiten Weltkrieg setzten die australische und die US-Armee Holzcontainer ein, sogenannte Transporter. Um den teilweise empfindlichen Inhalt besser vor Schäden zu schützen, entwickelte man während des Koreakriegs spezielle Stahlcontainer. Zwar gab es schon in den frühen 1950er-Jahren erste Containerschiffe in Dänemark und den USA, doch basierten diese noch auf keinem einheitlichen System, das einen integrierten Ablauf ermöglicht hätte. So war es dann dem amerikanischen Spediteur Malcom McLean vorbehalten, die recht einfache, aber innovative Idee zu perfektionieren.

Verärgert über lange Wartezeiten beim Hafenumschlag hatte er bereits in den 1930er-Jahren die Idee, komplette Lkw-Auflieger auf Schiffe zu laden. Im Jahr 1955 entwickelte er zusammen mit Keith Tantlinger einen Container aus zirka 2,5 Millimeter dickem, gewelltem Stahlblech. Durch den neuen Twistlock-Mechanismus konnte man die Stahlboxen leicht heben und auf dem Schiff sichern. Der moderne Intermodal-Container war geboren.

Glänzende Idee

Doch trotz dieser Innovation konnte McLean keinen Reeder finden, der seine neuen Container transportieren wollte. Kurzerhand beschloss er deshalb, selbst Reeder zu werden. Er kaufte zwei alte T-2-Tankschiffe und im April 1956 fuhr die *Ideal-X* mit 58 Containern

Was mit einer einfachen Idee begann, schuf die Grundlage für die prosperierende Wirtschaftsentwicklung der letzten 60 Jahre Von Peter Tamm jr.

von Newark nach Houston. Zunächst belächelten viele Leute McLean und der Containertransport entwickelte sich nur langsam. Doch der Unternehmer blieb unbeirrt. Ab 1961 machte seine Reederei Sealand Profit. Die Flotte und das Liniennetzwerk wurden stetig erweitert. Ende der 1960er-Jahre operierte Sealand bis nach Asien und Europa.

Zur selben Zeit fand bei führenden Linienreedereien ein Umdenken statt. Die ursprüngliche Skepsis wich der Erkenntnis, dass das Containersystem dem Stückguttransport überlegen ist. Man begann verstärkt in die Containerschifffahrt zu investieren. Man baute nicht nur Schiffe, sondern auch Terminals und Hinterlandanbindungen.

Enormes Wachstum

In den nächsten Jahrzehnten sollte die Containerschifffahrt ein beispielloses Wachstum erleben. Noch 1965 hatte die Weltcontainerschiffsflotte eine Kapazität von etwa 16.000 Twenty-foot Equivalent Unit Standardcontainern (TEU). 1985 lag die globale Transportkapazität schon bei knapp 1,2 Millionen. Die Wachstumsrate verlangsamte sich in den späten 1980er- und frühen 1990er-Jahren. Doch die Globalisierung und insbesondere Chinas Beitritt zu WTO sowie die Containerisierung von Massengütern bescherten ab Mitte der 1990er-Jahre einen nie dagewesenen Nachfrageschub. 2005 zählte die Weltcontainerflotte über acht Millionen TEU. Heute liegt ihre Kapazität bei über 20 Millionen TEU.

Durch die Entwicklung von Containerschiffen und des intermodalen Transports entstand das „Herzstück der Globalisierung". Früher war der Transport von Gütern zwischen Regionen langsam, teuer und unzuverlässig. Durch die Containerschifffahrt wurde er schnell, sicher und unvorstellbar günstig. Ohne den Innovationsgeist eines Malcom McLean und seiner Mitstreiter hätte die weltwirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte sicher nicht in dem Ausmaß stattfinden können.

Das enorme Wachstum entwickelte sich aber nicht nur durch eine wachsende Schiffszahl, sondern auch durch steigende Schiffsgrößen. Lag die maximale Ladefähigkeit bis 1970 noch bei 800 TEU, stieg diese bis 1980 auf 2.500 TEU. Zunehmende Ladungsvolumina und damit erzielbare Stückkostenersparnis führte dazu, dass man immer größere Schiffe baute. Anfang der 1980er-Jahre kam es zur Ablieferung der ersten Panamax-Schiffe. Ende desselben Jahrzehnts liefen die ersten Post-Panamax-Containerschiffe vom Stapel. Der Wettbewerb im boomenden Markt der 2000er-Jahre verleitete dazu, immer größere Schiffe zu konzipieren. 2003 wurde die 8.000-TEU-Grenze überschritten. Infolge der Panamakanal-Erweiterung sowie steigender Bunkerpreise führte man Ende der 2000er-Jahre die Neo-Panamax-Größe ein mit bis zu 14.000 TEU.

Die neue Generation war bereits ein absolutes Novum. Doch der Marktführer Maersk Line setzte trotz schwächelnder Weltwirtschaft noch einen drauf. Man bestellte im Jahr 2011 die neue EEE-Klasse. Mithilfe dieser kosteneffizienten Containerfrachter mit über 18.000 TEU hoffte der dänische Konzern, die Konkurrenz abhängen zu können. Doch unterschätzte man die Entschlossenheit der anderen Wettbewerber. Begünstigt durch Werftüberkapazitäten und daraus resultierende Kampfpreise sowie günstige Finanzierungen zogen etliche Konkurrenten nach. Die Branche ist deshalb heute trotz eines deutlich langsamer wachsenden Welthandels mit einer noch relativ stark wachsenden Flotte konfrontiert.

AUS DEM NICHTS GEBOREN

Trotz seiner innovativen Idee konnte der Vater der Containerschiffe, Malcom McLean, anfangs keinen Reeder finden. Also beschloss er, selbst Reeder zu werden, und kaufte zwei Tankschiffe ...

Konkurrenz und Kampfpreise

In den vergangenen zwei Jahren hat die Linienschifffahrt eine gigantische Konsolidierungswelle erlebt. Dies hat zur Folge, dass die Branche inzwischen stark konzentriert ist. Dass sie sich in absehbarer Zukunft stabilisiert, ist also wahrscheinlich. Dennoch steht man vor großen Herausforderungen: Warenströme, die sich verändern, Umsetzung des *Smart-Shipping* und sich verschärfende Umweltauflagen.

Wie auch immer die Zukunft aussehen mag, die Containerschifffahrt wird das Herzstück des weltweiten Warenaustauschs und des Handels bleiben. ⚓



NOVUM: Für den Angriff auf Tarent dachten sich die Briten etwas Neues aus: den seegestützten Angriff von Marinefliegern auf eine Flotte. Im Bild: Flugzeugträger *HMS Illustrious*
Foto: Slg. H. Ringlstetter

Der britische Angriff auf die italienische Flotte

Pearl Harbor im Mittelmeer



DRAMATISCH: Die nächtliche Attacke der Briten auf die italienische Flotte vor Tarent im November 1940 wendete das Blatt auf dem Mittelmeer. Künstlerische Darstellung von John Hamilton Foto: MIREHO

In der Nacht vom 11. auf den 12. November 1940 setzten 21 britische Torpedobomber drei italienische Schlachtschiffe in Tarent außer Gefecht. Es war der erste Angriff seegestützter Marineflieger auf eine feindliche Flotte in ihrer Marinebasis – und zugleich die Blaupause für den japanischen Angriff auf Pearl Harbor

Von Alain Felkel

RÜCKGRAT: Die Fairey Swordfish und ihre Torpedos waren ein essenzieller Bestandteil der britischen Tarent-Strategie Foto: Slg. H. Ringlstetter



BEREIT: Die britische Force H in Gibraltar 1940, im Vordergrund das Schlachtschiff *HMS Valiant*, gefolgt von dem Flugzeugträger *HMS Ark Royal*
Foto: interfoto/National Maritime Museum London

AUS DER LUFT Der Angriff auf Tarent am 11./12. November 1940

IONISCHES MEER
ITALIEN
Mar Piccolo
Mar Grande
Handelshafen
Tarent
Trieste
Bolzano
1 – 5
1 Abruzzi
2 Garibaldi
3 Pola
4 Trento
5 Miraglia
Fiume
Zara
Gorizia
Duilio
Cesare
Littorio
V. Veneto
Doria
Cavour
Isola di San Pietro
Isola di San Paolo
APULIEN

schwere Schiffe
Zerstörer
Flakbatterien
Sperrballon-Kette
Netzsperren
Torpedotreffer
anfliegende Flugzeuge

Grafik: Anneli Nau

Am 22. Juni 1940 schien das Schicksal des europäischen Kontinents besiegelt. An jenem Tag schlossen Frankreich und das Deutsche Reich einen Waffenstillstand, bei dem die Dritte Republik nicht nur die militärische Besetzung großer Teile ihres Staatsgebietes durch die Wehrmacht hinnehmen musste, sondern sich auch zur Neutralität im Mittelmeerraum verpflichtete.

Durch Frankreichs Niederlage verschob sich sofort das militärische Gleichgewicht in Südeuropa, denn seit dem 10. Juni 1940 befand sich Italien mit Frankreich und Großbritannien im Krieg. Von nun an spitzte sich der Kampf um die Seeherrschaft im Mittelmeer zum Duell zwischen der Royal Navy und der Regia Marina zu.

Schlüsselposition

Auf den ersten Blick schienen die Italiener den Briten überlegen zu sein. Die italienische Marine besaß vier ältere Schlachtschiffe, zwei moderne 35.000-Tonnen-Schiffe, 21 Kreuzer, 61 Zerstörer, 65 Torpedoboote und 105 Unterseeboote. Ferner begünstigte die zentrale geografische Lage Italiens die Regia Marina, wobei der in Süditalien gelegenen Marinebasis Tarent eine strategische Schlüsselposition zukam.

Anders sah es für die Royal Navy aus. Deren im Mittelmeer stationierte Seestreitkräfte waren zweigeteilt und lagen weit auseinander. Die Mittelmeerflotte unter Admiral Sir Andrew Cunningham operierte von ihrem Heimathafen Alexandria aus in der Levante, Adria, Ägäis und im Ionischen Meer. Das zweite mediterrane Geschwader, die neu gegründete Task-Force H, lag in Gibraltar. Es wurde von Vizeadmiral Sir James Sommerville befehligt und hatte das westliche Mittelmeer als Einsatzgebiet. Alles in allem verfügten beide Flottenverbände im Juni 1940 über sieben Schlachtschiffe, zwei Flugzeugträger, sieben Kreuzer (darunter ein Flakkreuzer) sowie 29 Zerstörer und zehn Unterseeboote.

Aber Sir Andrew Cunningham wusste dieses Defizit durch Angriffsgeist auszugleichen. Statt abzuwarten und zu reagieren, ergriff er die Initiative. Um der Bedrohung Ägyptens und des für die Briten so wichtigen Suez-Kanals zu begegnen, suchte er jede Gelegenheit, die italienische Flotte zur Entscheidungsschlacht zu stellen. Sein erster Versuch scheiterte jedoch.

Als bei Punto Stilo am 9. Juli 1940 die zwei Schlachtflotten aufeinandertrafen, kam es zu einem kurzen, aber unentschiedenen Feuergefecht, das die Italiener unter dem Oberbefehl von Admiral Inigo Campioni trotz einiger Anfangserfolge fast zeitgleich mit den Briten abbrachen. Wie es schien,

scheute der italienische Flottenführer davor zurück, seine Schiffe in einer einzigen Seeschlacht zu gefährden.

Wollte Cunningham der Regia Marina einen schweren Schlag zufügen, musste er eine andere Taktik anwenden. Die Zeit drängte. Im August griff Benito Mussolini („Duce") Ägypten und im Oktober 1940 Griechenland an, um seine Vision eines faschistischen Mare Nostrum zu verwirklichen. Doch Cunningham hatte noch ein Ass im Ärmel, eine revolutionäre Gefechtstaktik, die bisher noch nicht umgesetzt worden war: den seegestützten Angriff von Marinefliegern auf eine Schlachtflotte.

Lösung: Marineflieger

Bereits vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs hatte die Royal Navy Überlegungen angestellt, wie man die Regia Marina im Mittelmeer bekämpfen könnte. Pläne dazu gab es schon 1936 während des Abessinien-Krieges und 1938 anlässlich der Sudetenkrise. Damals schlug Konteradmiral Lumley Lyster im Auftrag des damaligen Mittelmeerkommandanten Admiral Sir Dudley Pound vor, die italienische Marine in Tarent mit Torpedoflugzeugen anzugreifen.

Nun sollte das oft verschobene Vorhaben auf ausdrücklichen Wunsch des britischen Premierministers Winston Churchill in die Tat umgesetzt werden.

Das Eintreffen des Flugzeugträgers *Illustrious*, des modernisierten Schlachtschiffs *Valiant* und zweier Flakkreuzer im August 1940 gab den Engländern die Möglichkeit, einen vernichtenden Schlag gegen die italienische Flotte zu führen. Die Royal Navy beschloss deswegen die Operation M.B.8. Die-

KONVOI-SICHERUNG Britisches Unternehmen M.B.8 im Mittelmeer

Operation M.B.8 fand zwischen dem 4. und dem 11. November 1940 statt. Die beteiligten Kräfte umfassten die beiden Flugzeugträger *HMS Illustrious* und *Ark Royal*, fünf Schlachtschiffe, zehn Kreuzer und 34 Zerstörer. Zweck der Operation war die Sicherung von Konvois sowie die Durchführung zweier separater Angriffe, von denen einer die Operation Judgement war.

Operation Coat
Kurs: Großbritannien–Malta
Auftrag: Versorgung Maltas
Schiffe: Flugzeugträger *HMS Ark Royal*, Schlachtschiff *HMS Barham*, zwei schwere Kreuzer, ein leichter Kreuzer, sechs Zerstörer

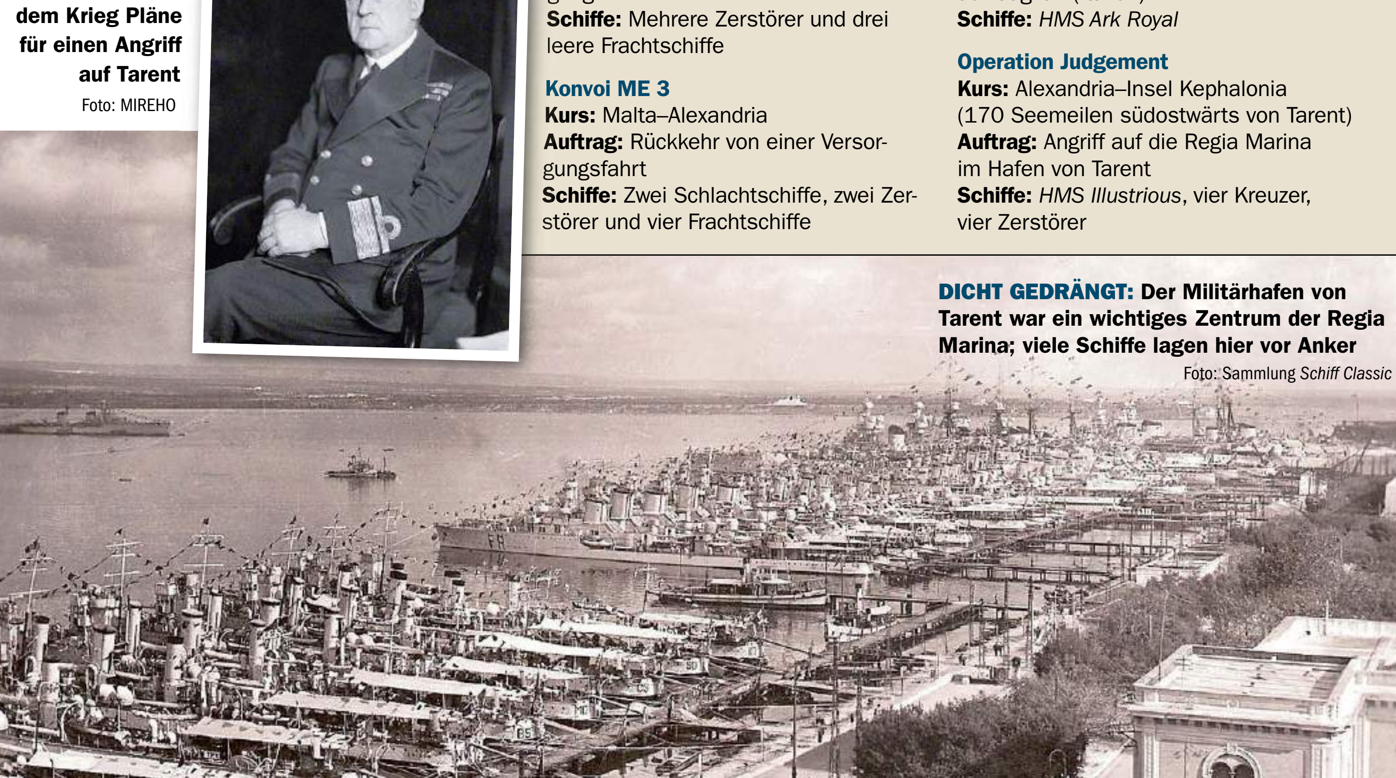
Konvoi MW 3
Kurs: Malta–Alexandria
Auftrag: Rückkehr von einer Versorgungsfahrt
Schiffe: Mehrere Zerstörer und drei leere Frachtschiffe

Konvoi ME 3
Kurs: Malta–Alexandria
Auftrag: Rückkehr von einer Versorgungsfahrt
Schiffe: Zwei Schlachtschiffe, zwei Zerstörer und vier Frachtschiffe

Konvoi AN 6
Kurs: Alexandria–Griechenland
Auftrag: Versorgung britischer Truppen in Griechenland
Schiffe: Mehrere leichte Kreuzer, vier Tanker und ein Trawler

Operation Crack
Kurs: Auf dem Weg nach Malta, Teil der Operation „Coat"
Auftrag: Angriff von RN-Flugzeugen auf Cagliari (Italien)
Schiffe: *HMS Ark Royal*

Operation Judgement
Kurs: Alexandria–Insel Kephalonia (170 Seemeilen südostwärts von Tarent)
Auftrag: Angriff auf die Regia Marina im Hafen von Tarent
Schiffe: *HMS Illustrious*, vier Kreuzer, vier Zerstörer



VORDENKER: Konteradmiral Lumley Lister entwarf schon vor dem Krieg Pläne für einen Angriff auf Tarent
Foto: MIREHO

DICHT GEDRÄNGT: Der Militärhafen von Tarent war ein wichtiges Zentrum der Regia Marina; viele Schiffe lagen hier vor Anker
Foto: Sammlung *Schiff Classic*

NACHKOLORIERT: Aufnahme des Schlachtschiffs *Conte di Cavour* aus dem Jahr 1940

Fotos (3): MIREHO

VIEL ABBEKOMMEN: Die *Littorio* erhielt drei Treffer, sie zu reparieren dauerte vier Monate



LANGER WEG: Die *Duilio* musste zur Instandsetzung nach Genua gebracht werden

ARBEITSTIER Fairey Swordfish

Die Fairey Swordfish war ein Doppeldecker-Kampfflugzeug des britischen Herstellers Fairey Aviation Company. Es wurde während des Zweiten Weltkriegs als trägergestützter Torpedobomber, Aufklärer und U-Boot-Jäger eingesetzt. Die Fairey Swordfish-Torpedobomber erlangten 1940 durch den Angriff auf Tarent Berühmtheit und hatten großen Anteil an der Versenkung der *Bismarck* 1941. Sie war der wichtigste Torpedobomber der Royal Navy. Bis zum Kriegsende entstanden insgesamt 2.396 Swordfish aller Versionen.

BEACHTLICHE ERFOLGE: Drei Torpedos trafen das moderne Schlachtschiff *Littorio*, je ein Treffer konnte auf den älteren Schlachtschiffen *Duilio* und *Cavour* erzielt werden (hier Bilder von Übungen in britischen Heimatgewässern)

Fotos: interfoto/Mary Evans/The Royal Aeronautical Society (National Aerospace Library)

se hatte das Ziel, die in Tarent stationierte italienische Schlachtflotte auszuschalten und gleichzeitig Konvois für Malta und Alexandria durchzubringen.

Zahlreiche Probleme

Doch die Planung einer derartigen Operation warf Probleme auf. Die im Hafen von Tarent liegende italienische Flotte war durch starke Flak gesichert. Eine Ballonsperre deckte einen Teil des Hafens gegen tief fliegende Bomber ab. Des Weiteren gab es eine Netzsperre gegen Torpedoangriffe, die allerdings gerade einmal ein Drittel des äußeren Hafens schützte.

Ein weiteres Manko war, dass den Briten für ihre Attacke auf Tarent nur einmotorige Doppeldecker vom Typ Fairey Swordfish zur Verfügung standen, die nur eine Höchstgeschwindigkeit von 220 Stundenkilometern erreichten. Dies hatte zur Folge, dass der Angriff bei Nacht geflogen werden musste, um größere Verluste durch italienische Flak zu vermeiden.

Die größte Schwierigkeit des Angriffsplans bestand jedoch in den Torpedos. Die Tauchtiefe eines aus der Luft abgeworfenen Torpedos betrug 30 Meter, das Hafenbecken von Tarent wies allerdings nur eine Tiefe von 15 Metern auf. Die Lösung des Problems wurde dennoch gefunden. Der Niedergang der englischen Torpedos wurde durch den Anbau hölzerner Stabilisierungsflossen so geregelt, dass sie die eingestellte Tiefe von zehn Metern ohne Tiefergehen erreichten.

Jetzt galt es nur noch zu klären, dass die Swordfish-Bomber während des nächtlichen Anflugs klare Sicht hatten. Cunningham



PERFEKTE WERBUNG: Nach der Operation gegen Tarent legte die Royal Navy mit einem Konvoi von Gibraltar durch das zentrale Mittelmeer direkt nach Malta und Alexandria nach
Foto: interfoto/Mary Evans/Onlow Auctions Limited

AUF DEM PRÄSENTIERTELLER: Die italienische Flotte im Hafen von Tarent. Sie beging bei dem britischen Angriff aus der Luft den entscheidenden Fehler, sich nicht einzunebeln
Foto: ullsteinbild/mirrorpix



VERSENKT: Die *Cavour* ging nach einem Treffer unter. Obwohl man sie barg, kam es nicht mehr zur Reparatur Foto: ullsteinbild – Photo 12

SCHWERER SCHLAG Folgen für die italienische Marine

Der Angriff verminderte die Stärke der italienischen Flotte auf die drei einsatzbereiten Schlachtschiffe *Giulio Cesare*, *Vittorio Veneto* und *Andrea Doria*. Die *Conte di Cavour* lief zu keinem Einsatz mehr aus, *Littorio* und *Caio Duilio* waren mehrere Monate außer Gefecht gesetzt. Die übrigen Schiffe verließen Tarent als Flottenbasis und verlegten nach Neapel. Die italienische Marine war nach dem erfolgreichen britischen Angriff kaum mehr handlungsfähig. Auf die deutsche Kriegsmarine kamen somit noch größere Aufgaben zu.

meisterte auch diese Situation. Er setzte den Angriff auf Tarent während einer mondklaren Nacht an und befahl, den Torpedobombern der ersten und zweiten Angriffswelle jeweils zwei Maschinen vorauszuschicken, die Leuchtbomben abwarfen, um so die angepeilten Ziele sichtbar zu machen.

Kaum waren diese technischen Probleme gelöst, tauchten bereits neue auf. Von den ursprünglich 24 Flugzeugen, die für den Angriff bereitstanden, fielen drei aus. Dieser Zwischenfall änderte aber nichts an dem Angriffsplan. Nachdem ein Aufklärungsflugzeug festgestellt hatte, dass das Gros der italienischen Flotte mit den sechs Schlachtschiffen *Littorio, Vittorio Veneto, Conte di Cavour, Giulio Cesare, Caio Duilio* und *Andrea Doria* vor Anker lag, gab Cunningham den Befehl zum Angriff.

Angriffsbefehl

Am 11. November 1940 stieß die *Illustrious*, von vier Leichten Kreuzern und vier Zerstörern gesichert, gegen Tarent vor und nahm 170 Seemeilen östlich Aufstellung, ohne von der italienischen Aufklärung entdeckt zu werden. Um 20:40 Uhr startete die erste Angriffswelle, eine knappe Stunde später die zweite. Alles in allem nahmen 21 Flugzeuge Kurs auf die italienische Marinebasis. Elf davon waren mit Torpedos bewaffnet, die Aufschlag- und Magnetzünder besaßen. Die anderen hatten Leucht- und Sprengbomben an Bord. Die Briten erzielten eine vollkommene taktische und technische Überraschung. Vor allem, weil die Italiener über keinen Radar verfügten.

Außerdem begingen die Italiener einen schweren Fehler. Sie nebelten nicht, weil sie glaubten, ihre Flugabwehr, die kläglich versagte, damit zu sehr zu irritieren. Obwohl allein die an Land stationierten Flakbatterien 13.489 Granaten abfeuerten und weitere rund 1.000 von den Schiffen abgegeben wurden, gelang es der italienischen Luftabwehr nur, zwei Flugzeuge abzuschießen.

VERBESSERUNG DER TORPEDOS

Die Royal Navy leistete mit ihrem Erfolg bei Tarent den Japanern unfreiwillig Schützenhilfe für den Angriff auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941

Die Folgen waren fatal. Die Torpedos der Briten trafen die italienischen Schiffe sehr tief und wirkungsvoll. Das neue Schlachtschiff *Littorio* erhielt drei Treffer, die älteren *Duilio* und *Cavour* je einen. Der Treffer auf *Cavour* war so schwer, dass das Schiff auf Grund lief und man es selbst nach erfolgreicher Bergung nicht wiederherstellen konnte. Die Reparaturen der beiden anderen dauerten ein halbes Jahr. So lange war die britische Flotte der italienischen stark überlegen.

Die Royal Navy hatte zweifellos einen beachtlichen Sieg errungen. Mit nur 21 veralteten Doppeldeckern war es Cunningham gelungen, die englische Seeherrschaft über das zentrale Mittelmeer vorläufig wiederherzustellen. Cunningham schrieb nach dem Angriff: „Die Taranto Show hat uns die Hände befreit. Jetzt hoffe ich, die verdammten Itaker ein bisschen durchrütteln zu können. Ich denke nicht, dass ihre verbleibenden drei Schlachtschiffe sich uns entgegenstellen werden.“

Britische Seeherrschaft

Von nun an griffen die Swordfish-Bomber nach Belieben italienische Stützpunkte längs der nordafrikanischen Küste an und unterbrachen deren Verbindungen. Von September 1940 bis Januar 1941 kam kein größeres Kriegsschiff bei Tagesangriffen italienischer Flugzeuge mehr zu Schaden.

Doch der Nachtangriff auf Tarent war nicht nur ein großer taktisch-strategischer Sieg, sondern leitete eine neue Ära der Seekriegführung ein. Zum ersten Mal hatten seegestützte Marineflieger eine feindliche Flotte in ihrer Marinebasis angegriffen und fast vernichtet, obwohl diese in geringer Wassertiefe ankerte. Diese effektive Taktik rief sofort Nachahmer auf den Plan.

Wissbegierig flog der japanische Marineattaché in Berlin nach Tarent, um Taktik und Technik des britischen Angriffs anhand der Torpedos auszuwerten, die ihr Ziel verfehlt hatten. Das Ergebnis eröffnete den Japanern neue Optionen, sie übernahmen die Konstruktionsweise der englischen Torpedos und verbesserten sie sogar, was für ihre Planungen von unschätzbarem Vorteil war. ⚓



Zerstörer Onslow besteht gegen Admiral Hipper

Husarenritt im Eismeer

Im Einsatz für einen Geleitzug nach Russland

Von Peter H. Block

Der historische Hintergrund

JW 51 B war der 21. Geleitzug, der mit Kriegsmaterial und Versorgungsgütern von den britischen Inseln über die Eismeer-Route zur Sowjetunion fuhr. Dass die 14 Transportschiffe unversehrt ihren Zielhafen erreichten, war nicht zuletzt das Verdienst eines Mannes, der durch seinen selbstlosen Einsatz mit seinem Zerstörer einen feindlichen Schweren Kreuzer, die *Admiral Hipper*, vom Geleit abdrängte: Escort Commander Captain Rupert St. V. Sherbrooke.

Als am Silvestermorgen des Jahres 1942 Captain Sherbrooke die offene Brücke seines Zerstörers *Onslow* betrat, gab die Glasenuhr gerade vier Doppelschläge von sich – 8 Uhr. Schneidend fegte ihm der eisige Wind wie mit tausend Nadeln ins Gesicht und ließ ihn gleich erschauernd den Kragen seines Dufflecoats hochstellen.

Er kam gerade aus seiner Seekabine, wo er sich für zwei Stunden aufs Ohr gelegt hatte, und nach dem Aufenthalt in dem feuchtwarmen Raum spürte er die Kälte noch unangenehmer, als sie ohnehin schon war. Es war nicht viel passiert, seit sie vor sieben Tagen mit den Zerstörern *Obe-*



GANZE ARBEIT: ***HMS Onslow*** **drängt den Schweren Kreuzer** ***Admiral Hipper*** **vom Geleit ab**
Artists Impression: Peter H. Block

dient, Obdurate, Orwell, Oribi und *Achates* von der Boje losgeworfen hatten. Gesichtet hatten sie außer ein paar Trawlern eigentlich nichts, nur die graue See mit ihrem grenzenlosen Panorama von gemaserten Wogen und rollenden Brechern.

Dann der Sturm, der mit Urgewalt über sie hergefallen war und Sherbrooke wahrscheinlich einen Zerstörer und einen bewaffneten Trawler gekostet hatte. Den Trawler konnte er vielleicht noch verschmerzen, aber der Verlust des Zerstörers *Oribi* bedeutete für ihn ein echtes Manko.

„Kakao, Sir?“

Sherbrooke wandte sich um und nahm den dampfenden Becher, den der Brückenmaat ihm reichte. Während er das heiße Getränk an die Lippen führte und vorsichtig nippte, wanderte sein Blick über die Männer auf der Brücke, die immer wieder mit den Füßen aufstampften und die Arme wie wild um die Schultern schlugen. Sie alle starrten jämmerlich frierend in die Dunkelheit und malten sich sicher aus, wie schön es jetzt daheim in der warmen Stube am Kamin sein müsste.

Um 12 Uhr war ihre Wache beendet, dann durften sie wieder unter Deck. Aber auch dort war es alles andere als warm. Die Heißluftanlage funktionierte zwar, aber die eisige Kälte verschaffte sich überall Zutritt, drang durch jede noch so feine Ritze. Rundum feuchte, verbrauchte Luft; von oben tropfte es ständig und an den Schotten lief das Kondenswasser in unzähligen Rinnsalen hinab.

Und schlafen? Ja, wo denn – etwa in der Hängematte? Das wäre das Letzte, was ein Seemann eines Eismeerkonvois tun würde. Einmal verlangte das Aufhängen und Zurren der Hängematte von einem erschöpften Mann viel zu viel Arbeit und zum anderen ging bei Alarm wertvolle Zeit verloren, die man brauchte, um aus dem Netz überhaupt erst mal herauszukommen.

Also ließ sich jeder, der von Wache kam, in vollem Zeug irgendwo nieder und döste vor sich hin – auf die Back, auf einen Schemel, auf den Boden, oder er verkeilte sich in irgendeiner Ecke. Und immer möglichst nah an Oberdeck, denn die Furcht, bei einem Treffer im sinkenden Schiff eingeschlossen zu werden, war allgegenwärtig. Eismeerfahrten waren die Hölle!

> **„MELDUNG VON *OBDURATE*, SIR: ZWEI SCHATTEN IN PEILUNG SÜDWEST. VERMUTE ZERSTÖRER“**
>
> Wachoffizier an Kommandant

Das dünne Pfeifen des Sprachrohres unterbrach seine Gedanken:

„Funkraum – Brücke!“

Der Wachoffizier meldete sich. Interessiert beugte sich Sherbrooke vor und lauschte, aber eine heulende Bö verschluckte die Worte.

„Meldung von *Obdurate*, Sir: Zwei Schatten in Peilung Südwest mit Kurs Nord gesichtet. Vermute Zerstörer.“

„Wo steckt die *Obdurate*?“

„Deckt die Südflanke, Sir.“

„Gut.“ Sherbrooke lehnte sich zurück. „Rufen Sie Lieutenant Commander Slater: nachstoßen und aufklären!“

Zwei Zerstörer, überlegte Sherbrooke, das konnten eigentlich nur Deutsche sein. Aber sie waren mit Sicherheit nicht allein. Dann operierten sie im Verband innerhalb einer Flottille oder aber sie gehörten zur Sicherung eines Dickschiffes. Aber es war auch nicht ausgeschlossen, dass es sich um Russen handelte. Denn die Sowjets hatten sich bereit erklärt, die alliierten Geleitzüge ab dem Seegebiet um die Bäreninsel durch Zerstörer zu verstärken. Und in diesem Seegebiet war der Konvoi zurzeit.

„Guns“, Sherbrooke trat zu dem wachhabenden Artille-

rieoffizier, „die Zerstörer eben – was meinen Sie?"

„Ich rechne mit Deutschen, Sir."

„Ich ebenfalls. Die Russen schicken uns angeblich Unterstützung in Form von Zerstörern entgegen. Aber wenn das Russen gewesen wären, hätten die sich doch sicherlich gemeldet."

„Ich würde mich auf die Russen nicht verlassen, Sir." Die Skepsis im Ton des Artillerieoffiziers war nicht zu überhören. „Bei den Konvois PQ 17 waren sie mit ganzen zwei und beim PQ 18 mit vier Zerstörern dabei. Bitter wenig, wenn ich bedenke, dass die Zigtausenden Tonnen Fracht ja für sie bestimmt waren und so der Geleitschutz in ihrem ureigensten Interesse liegen müsste."

„Richtig, Guns. Bereiten wir uns also darauf vor, mal wieder alles allein ausfechten zu müssen. Lassen Sie Frühstück ausgeben, die Männer sollen frisches Unterzeug anziehen! Maschine soll sich klarhalten für Höchstfahrt!

9:30 Uhr. Beide Wachen hatten ihr Frühstück eingenommen. Die Vormittagswache war wieder auf Station, die Männer der Freiwache wareb unter Deck. Sie alle fühlten die Spannung, die in der Luft lag, ohne deshalb besonders sensibel zu sein. Aber irgendwie war durch die Decks gesickert, dass feindliche Zerstörer hier herumgeisterten, und der Befehl zum Frühstück und besonders der zum Wechsel der Unterwäsche gab zu denken – ein in der Royal Navy traditioneller Befehl vor einem Gefecht.

In dem kleinen Kartenraum hinter dem Steuerhaus stand Captain Sherbrooke mit dem NO über die Seekarte gebeugt, als das Telefon schrillte. Sofort nahm er ab. „Hier Kommandant."

„Brücke, Sir. Ausguck Krähennest meint, achteraus Artilleriefeuer ausgemacht zu haben."

„Danke, ich komme!"

Die schweren Seestiefel polterten den Niedergang hoch und Sekunden später stand Sherbrooke auf der Brücke, das Glas achteraus gerichtet. Es war etwas heller geworden, seit vor einer dreiviertel Stunde die Dämmerung eingesetzt hatte. Täuschte er sich oder war da in der Ferne tatsächlich ein rötliches Flimmern?

Ein Pfiff im Sprachrohr: „Funkraum – Brücke!"

„BEI GELEIT BLEIBEN! RAUCHSCHLEIER LEGEN, WENN NÖTIG. FEINDZERSTÖRER GESICHTET!"

Captain Sherbrooke an die Zerstörer

„Hier Kommandant."

„Meldung von *Obdurate*, Sir: Beschuss von drei Feindzerstörern, setze mich zum Geleit ab."

„Danke. Rufen Sie *Orwell* und *Obedient*: Folgen Sie Führerboot! An *Achates*, *Rhododendron*, *Hyderabat*: Bei Geleit bleiben! Rauchschleier legen, wenn nötig! An Geleitzug-Commodore: Feindzerstörer gesichtet, halten Sie unbedingt Kurs und Geschwindigkeit bei! Ich greife an!"

Er packte die Sprachrohre, die ihn mit den wichtigsten Stellen im Schiff verbanden, fester, als die *Onslow* jetzt stark überholte. „Backbord 15, auf drei-null-null gehen! Maschine: AK voraus beide!" Seine Hand drückte den roten Alarmknopf. „Auf Gefechtsstationen!"

Er hörte die Alarmglocken durchs Schiff schrillen – die Meldungen aus den Sprachrohren und Telefonen, während es um ihn herum lebendig wurde und die Männer auf ihre Gefechtsstationen eilten.

„Mit Sprenggranaten laden und sichern!" Die markante Stimme des Artillerieoffiziers, der am Steuerbord-Zielgeber stand und über das Kopftelefon seine Befehle an die Geschützführer gab.

„Boot ist gefechtsklar, Sir!" Der Erste Offizier reichte Sherbrooke den Stahlhelm, den dieser aber achtlos beiseiteschob. „Danke, Number One."

An Backbord sah er die *Achates* sich auf Gegenkurs nähern, die ebenfalls wie das Führerboot die Gefechtsflaggen gesetzt hatte. Bretthart standen die weißen Tücher mit dem roten St. Georgs-Kreuz im Wind.

„Drei-null-null liegt an, Sir."

„Recht so. Halten Sie sich klar für plötzliche Kurs- und Fahrtänderungen!"

„Aye, Sir."

Jemand hielt Sherbrooke ein Telefon hin, aus dem sich eine aufgeregte Stimme meldete: „Radar – Brücke: Starkes Echo in rechtweisend drei-drei-null Grad, Entfernung 15.400 Yards, Sir! Schnell näherkommend."

„Ihre Meinung?"

„Scheint größere Einheit zu sein, Sir."

Wie er schon richtig vermutet hatte: Die Zerstörer gehörten zur Sicherung eines Dickschiffes. Und dieses schien jetzt direkt auf sie zuzulaufen. Auch auf *Achates* hatte man wohl gemerkt, was da auf sie zukam. Dicke Rauchwolken quollen aus beiden Schornsteinen, achteraus wälzten sich weiße Schwaden aus den Ausstromdüsen der Nebelanlagen, die mit dem schon fast schwarzen Schornsteinqualm einen harten Kontrast bildeten. Der Zerstörer-Kommandant, Lieutenant Commander Jones, hatte schnell reagiert und war dabei, eine künstliche Nebelwand zu legen.

„Kreuzer in Grün vier-fünnef!"

Mit dem Ruf des Ausgucks wirbelte Sherbrooke herum und riss das Glas hoch. Nur zu deutlich sah er in der lichtstarken Optik das große Schiff, das da mit weiß schäumender Bugsee heranrauschte – die symmetrisch angeordneten Geschütztürme, dahinter der Brückenaufbau mit dem nachfolgenden, hohen Gefechtsmast. Ein Kreuzer, und das konnte nur *Admiral Hipper* sein. Die *Prinz Eugen* lag seines Wissens in Kiel und *Lützow* und *Scheer* sahen anders aus.

Noch während er diese Überlegungen anstellte, fiel drüben die erste Salve. Fasziniert beobachtete er die Feuerschlünde, die sich bei der vorderen Turmgruppe des Kreuzers auftaten und die Aufbauten mit zuckendem, grellrotem Licht überzogen.

Er hatte das noch nie in dieser Deutlichkeit gesehen und dieses Bild würde er auch sicher nie vergessen. Unwillkürlich duckte er sich, als die Granaten heranheulten und der Geschützdonner gegen seine Brücke prallte – 20,3 Zentimeter, ging es ihm durch den Kopf. Da konnte er mit seinen Zwölf-Zentimeter-Kanonen nur mal höflich anklopfen.

Noch galt die Salve nicht ihm. Achteraus im Kielwasser der nebelnden *Achates* sah er die Aufschläge aus der See steigen. Zwar noch zu kurz, aber das konnte sich schnell



ÜBERMÄCHTIG, ABER VERHALTEN: ***Admiral Hipper*** **ließ sich von der Drohgebärde des britischen Zerstörers** ***Onslow*** **beeindrucken**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ändern. Die Deutschen waren bekannt für ihre äußerst präzise Feuerleitung.

Der Abstand verringerte sich schnell und Sherbrooke war nicht sicher, ob es die *Achates* schaffte, den schützenden Rauchschleier noch rechtzeitig zwischen dem Konvoi und dem Angreifer zu legen.

Er musste das Feuer daher von dem Zerstörer ablenken und griff nach dem Telefon zum Maschinenleitstand: „Chief", brüllte er in den Hörer, während schon die nächste Salve über seinen Kopf hinwegheulte, „drehen Sie alle Ventile auf! Ich brauche Höchstfahrt!"

Offenbar hatte der Leitende Ingenieur nur auf diesen Befehl gewartet, denn sofort verstärkte sich das Vibrieren des Decks. Schneller und schneller peitschten die Propeller das Wasser und trieben den Zerstörer durch die wieder gröber werdende See. Der Schiffsrumpf zitterte, das vom Bug zerteilte Wasser stieg hoch und wusch über das Vorschiff. Mit vereisten Gesichtern bemühten sich die Geschützbedienungen, auf dem glatten Deck auf den Beinen zu bleiben und die Waffen gefechtsklar zu halten; denn auf einem Zerstörer gab es keine Geschütztürme wie auf einem Kreuzer, sondern nur Splitterschutzschilde, die hinten offen waren.

Wieder erschienen die glühenden Feuerzungen drüben, die den nächsten Eisenhagel ankündigten. Die Deutschen schossen in einem ungeheuer schnellen Salventakt; bei diesem Kaliber war das allerhand, das musste Sherbrooke anerkennend zugeben.

„Entfernung 13.000 Yards, Sir."

„Ja, danke. Funkraum – hier Kommandant. Spruch an Admiralität: JW 51 B von Kreuzer *Hipper* und mehreren Zerstörern angegriffen. Sofort verschlüsseln und raus damit!"

„Aye, Sir. Ich wiederhole …"

Sherbrooke wartete die Bestätigung gar nicht erst ab. Ein erneuter Blick durchs Glas zeigte ihm, dass die Entfernung sich rapide verringert hatte. Der deutsche Kreuzer wurde immer größer, schien wie ein feuerspeiendes Ungeheuer aus grauer Vorzeit durchs Eismeer zu jagen.

„Von AO, Sir: Frage Feuererlaubnis?" Mit weit aufgerissenen Augen sah ihn der BÜ an – ein junges Kerlchen noch, das hier wahrscheinlich sein erstes Gefecht erlebte. Er versuchte, sich nichts anmerken zu lassen, als die Granaten über ihren Masttopp hinwegröhrten. „Abgelehnt, bringt noch nichts. Aber der Torpedooffizier soll sich klarhalten!"

„Treffer auf *Achates*, Sir!"

Entsetzt drehte sich Sherbrooke herum und sah eben noch die Wassermassen der Aufschläge, die über dem Zerstörer zusammenbrachen. Aber wenigstens ein Geschoss musste sein Ziel erreicht haben, das zeigte der Rauch, der aus dem Vorschiff des Zerstörers quoll.

„An *Achates*: Frage Trefferschäden?", rief er dem Maaten am Funktelefon zu und richtete das Glas wieder auf den Zerstörer. Aber der war verschwunden. Lediglich die noch brodelnde Hecksee zeigte an, wo *Achates* sich im Rauch und Nebel der Sicht des Gegners entzogen hatte.

„Treffer im Vorschiff, Sir!", meldete der Maat. „Granate hat Vorschiff in Höhe Wasserlinie durchschlagen und ist beim Austritt an Steuerbord explodiert. Keine Ausfälle, Vorschiff macht stark Wasser. Wörtlich, Sir: Versuchen, es lenz zu halten, um Ginvorräte nicht zu verwässern."

Keine Ausfälle also. Und Jones' Sorge um den Gin ließ darauf schließen, dass sich der Schaden in Grenzen hielt.

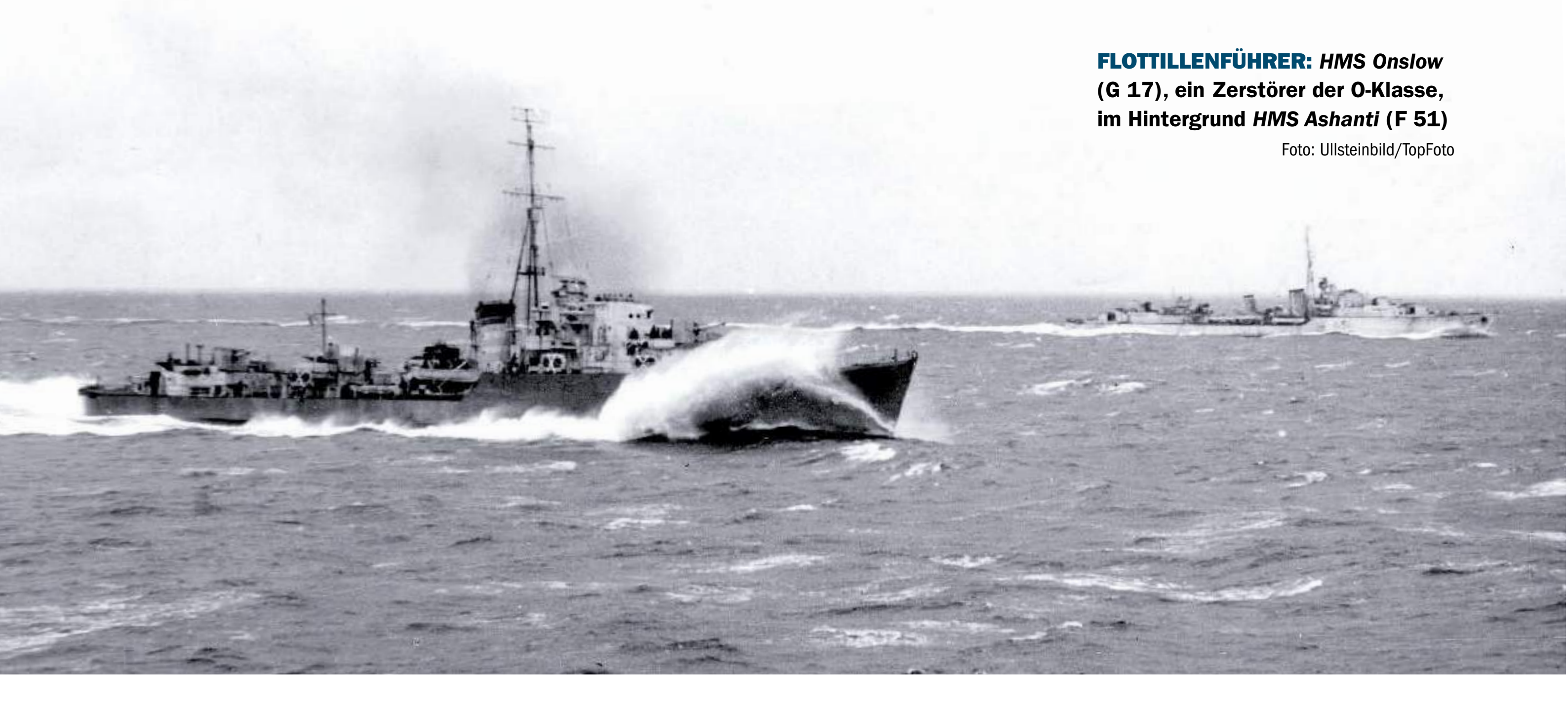
„Gegner feuert, Sir!"

Sherbrooke nickte grimmig, das hatte er erwartet. Die *Achates* war nicht mehr sichtbar, also würden sie jetzt das Ziel sein – seine *Onslow* und die von achtern aufkommende *Orwell*. Jetzt konnte er nur noch hoffen, dass der Kreuzer wieder mehrere Salven brauchte, um sich einzuschießen. Bei dieser Witterung war das zu erwarten. Wie lange brauchten die Granaten eigentlich?

„An AO: Frage Flugzeit?"

„Etwa neun Sekunden, Sir."

Bei dem Gedanken, dass jetzt acht Sprenggranaten schwerer Artillerie mit irrsinniger Geschwindigkeit auf sein Schiff zuflogen, bekam auch Sherbrooke ein flaues Gefühl im Magen. So ein Zerstörer war ja nicht gepanzert und die zwei Zentimeter Stahl, die ihn von der See trennten, konnte man nun wirklich nicht als wirksamen Schutz gegen Sprenggranaten bezeichnen. Bei diesem Kaliber würden zwei Treffer reichen, um sein Schiff kampfunfähig zu schießen und unter Umständen sogar in den Grund zu bohren.



FLOTTILLENFÜHRER: ***HMS Onslow*** **(G 17), ein Zerstörer der O-Klasse, im Hintergrund** ***HMS Ashanti*** **(F 51)**
Foto: Ullsteinbild/TopFoto

„Zeit ist um, Sir!"

Rumms! Zwischen 350 und 550 Yards vor dem Bug der *Onslow* brach mit lautem Knall die See auf und schickte vier steile Wassersäulen in den trüben Himmel. Noch in der gleichen Sekunde blitzte es wieder beim Gegner auf, während noch der Donner der letzten Salve herüberrollte. Sherbrooke war sich im Klaren, dass – wenn er Kurs und Geschwindigkeit beibehielt– es diesmal unweigerlich bei ihm einschlagen würde.

„Backbord 15, melden, was durchgeht! An *Orwell*: Ändere Kurs nach Backbord!"

Sherbrooke griff haltsuchend nach der Lehne seines Brückenstuhls. Die *Onslow* krängte beim Ruderlegen stark nach innen und rollte entsetzlich, als sie Dreh aufnahm und dadurch Fahrt verlor.

„Zwo-acht-null geht durch … zwo-sieben-null."

„DA KOMMT EIN KREUZER ANGEPRESCHT WIE DIE WILDE JAGD ... UND VERSCHWINDET DANN"

Kommandant zu Number One

Immer noch drehte der Zerstörer, torkelte wie betrunken durch die See. Seine beiden großen Schrauben ließen das Wasser kochen, die anrollenden Wogen brachen sich am Heck und wuschen gischtend über die Wasserbomben-Racks.

„Gegner dreht ab, Sir!"

Aus dem aufgeregten Schrei des Ausgucks konnte Sherbrooke deutlich die Erleichterung heraushören. Er keilte sich zwischen Schanzkleid und Sprachrohren fest und versuchte, das Glas trotz der wilden Schiffsbewegungen ruhig zu halten. Tatsächlich, der Kreuzer drehte über Backbordbug auf nördlichen Kurs – er lief ab. Einfach unglaublich!

„Null-acht-null geht durch, null-sechs-null …" Immer noch quäkte aus dem Sprachrohr die Stimme des Gefechtsrudergängers, der im Ruderhaus ein Deck tiefer die tickende Kreiseltochter starr im Auge behielt und laufend meldete.

„Stütz! Recht so, wie es geht!"

Gegenruder, um die Drehung zu stoppen. Die Bewegungen wurden ruhiger, das Schiff richtete sich wieder auf und grub sein Heck tief ins Wasser, als die rasenden Schrauben es wieder vorwärts trieben.

„Kurs ist null-zwo-null, Sir."

„Recht so! Auf 25 Knoten gehen! Kurs- und Fahrtsignal an *Orwell*!"

Das eigenartige Verhalten des Kreuzers beschäftigte Sherbrooke immer noch. Es ging ihm nicht in den Kopf, wieso eine in allen Belangen überlegene Einheit wie *Hipper* einen erfolgversprechenden Angriff einfach abbrach und abdrehte; regelrecht davonlief.

„Verstehen Sie das, Number One?", wandte er sich fragend an seinen Eins O. „Da kommt ein Kreuzer angeprescht wie die wilde Jagd, haut uns ein paar Salven um die Ohren und verschwindet dann wieder. Der hätte uns doch glatt überrannt."

„Ich denke mir das so, Sir: Als wir nach Backbord drehten und ihm unsere Breitseite zeigten, waren wir auf etwa 12.000 Yards heran. Und das war durchaus Torpedoschuss-Entfernung. Da hat er kalte Füße gekriegt und sich schnellstens in Sicherheit gebracht."

Natürlich, das musste es sein. Der deutsche Kommandant hatte einen Torpedoangriff vermutet und abgedreht. Vorerst jedenfalls. Denn so vermessen war Sherbrooke nicht, dass er allen Ernstes annahm, er hätte mit seinem Zerstörer einen Schweren Kreuzer in die Flucht geschlagen. Der würde wiederkommen, mit tödlicher Gewissheit. Aber er hatte ihm durch sein Verhalten eine Waffe in die Hand gegeben, die nicht zu unterschätzen war: die Angst vor einem Torpedoangriff! Und offenbar brauchten sie gar keine Torpedos zu feuern; es genügte schon, den Angriff vorzutäuschen.

„Ausgezeichnet, Number One – so machen wir das!“

„Wie meinen Sie, Sir?“

„Jedesmal, wenn der Kreuzer auftaucht, reiten wir Attacke. Vielleicht können wir ihn ja so abdrängen. Der kommt garantiert wieder und dann sehen wir ja, ob Ihre Vermutung stimmt. Wahrschauen Sie die Ausgucks, die sollen ihre Augen weit aufsperren! Frage Uhrzeit?“

„Neun Uhr sechsundvierzig, Sir.“

Noch nicht einmal zehn. Und immer noch Dämmerung. In einer halben Stunde würde es heller werden und dieses Licht dann bis kurz vor zwölf anhalten. Zwei Stunden lang. Und zwei Stunden lang einen Schweren Kreuzer zu attackieren, erschien ihm fast unmöglich. Er brauchte Hilfe, wenn er seinen Geleitzug heil durchbringen wollte. Aber von wem?

Mit der Fernsicherungsgruppe Admiral Frasers konnte er nicht rechnen, selbst wenn der Admiral seinen Funkspruch mitbekommen hätte. Blieb immer noch die Force R Admiral Burnetts, der mit den Kreuzern *Sheffield* und *Jamaica* den JW 51 A nach Murmansk gebracht hatte und jetzt zu ihm unterwegs und auch eigentlich in der Nähe sein müsste.

„Funkraum – Brücke!“

„Hier Kommandant.“

„*Sheffield* hat bestätigt, Sir. Wörtlich: Nähere mich Ihnen mit Kurs 170 Grad. Unterschrift Burnett, Rear Admiral.“

„Wie weit könnte der Verband noch abstehen?“

„Der Lautstärke nach 30 bis 40 Meilen, Sir.“

„Danke. Rudergänger: Neuer Kurs null-neun-null!“

Gott sei Dank. Admiral Burnett hatte also seinen Funkspruch aufgefangen und lief jetzt auf ihn zu. Kurs 170 Grad, dann kam er von Norden. Und dass der Admiral ihn nicht finden könnte, darüber machte sich Sherbrooke keine Sorgen. Der Geschützdonner war nun wirklich nicht zu überhören gewesen. Aber jetzt musste er seine Männer informieren; musste ihnen Mut machen, denn noch war der Kreuzer in der Nähe. Er griff zum Mikrofon der Bordsprechanlage:

„An alle. Hier spricht der Kommandant. Die Force R Admiral Burnetts ist in der Nähe und läuft von Norden her auf uns zu. Der Lautstärke nach dürften *Sheffield* und *Jamaica* in der nächsten halben Stunde auf Schussweite heran sein. Ende.“

Es war nicht zu übersehen, wie sich die verfrorenen Gesichter der Männer entspannten. Sie alle hatten während der kurzen Ansprache des Kommandanten zur Brücke hochgeblickt und diskutierten jetzt lebhaft. Die Gefahr des deutschen Kreuzers war immer noch allgegenwärtig, aber jetzt näherten sich zwei eigene Kreuzer und da sah das Kräfteverhältnis schon anders aus.

„Radar – Brücke … Radar – Brücke …“

„Hier Kommandant.“

„Ich bin mir nicht sicher, Sir,“ klang es aus der Muschel, „es ist einfach zu viel Eis in der Luft. Aber ich glaube, ich habe das gleiche Echo wie vorhin, in drei-drei-null Grad. Bewegt sich fast parallel zu uns, Sir.“

„Entfernung?“

„13.000 Yards, Sir.“

Also war der Kreuzer immer noch da, wie er vermutet hatte. Aber was hatte der vor? Wollte er um das Geleit herumholen und dann von vorn angreifen? Wenn Sherbrooke sich die Karte vergegenwärtigte, konnte er zu keinem anderen Schluss kommen.

„Da ist er wieder, Sir – in Rot neun-fünnef!“

Fast direkt querab hatte der Ausguck den Kreuzer ausgemacht. Sherbrooke nahm das Glas hoch und da sah er es auch schon aufblitzen. Der Gegner musste sie schon vorher gesehen haben oder aber er schoss nach Radar.

„An Maschine: Schwarzqualmen! Achterdeck nebeln!“

„Von AO, Sir: Entfernung 12.500 Yards. Frage Feuererlaubnis?“

„Feuer frei!“

Als in der nächsten Sekunde die Salve der *Hipper* gut eine viertel Meile querab in die See hieb, reagierten die beiden vorderen Geschütze auf die Feuerglocke. Mit der doppelten Explosion spürte Sherbrooke die heiße Druckwelle, die ihn von der Back her ansprang. Dass er mit seinen Zwölf-Zentimeter-Rohren gegen den mächtigen Kreuzer nicht viel ausrichten konnte, wusste er nur zu genau.

Wenn er mit allen vier Geschützen feuerte, betrug das Geschossgewicht der Salve gerade mal 108 Kilogramm, während *Hipper* mit einer Salve fast eine Tonne Stahl und Sprengstoff auf die Reise schickte. Die zweite Gegnersalve schlug ins Wasser – die dritte, vierte. Immer noch Kurzschüsse, aber die Einschläge kamen näher.

„Steuerbord 15, auf ein-zwei-null gehen! An AO: Schiff dreht nach Steuerbord, Feuer einstellen!“

Mit dem Befehl erbebte der Zerstörer unter einer letzten Salve, dann drehte die *Onslow* an und lief von den Aufschlägen fort. Der steife Wind trieb mit dem Schornsteinqualm und dem künstlichen Nebel einen dichten Vorhang zwischen die beiden Kontrahenten und machte ein Schießen auf Sicht vorerst unmöglich. Aber Sherbrooke musste wissen, wie der Gegner lief, und das konnte ihm im Moment nur der Radar-Operator sagen.

„Brücke – Radar: Frage Gegnerkurs und -fahrt?“

„Kurs null-sechs-null, Fahrt zwo-fünnef Meilen. Sind aber nur angenäherte Werte, Sir. Nein – Echo wandert aus, er geht auf Nordkurs, Sir.“

„Danke. Backbord zehn, auf null-vier-null gehen!“

Sherbrooke durfte den Kreuzer nicht aus den Augen verlieren, wenn er ihn weiter abdrängen wollte, aber dazu brauchte er mehr Fahrt. Sein Mund wanderte zum nächsten Sprachrohr: „Maschine! Chief, sind Sie‘s? Halten Sie sich klar, auf 30 Meilen zu gehen! Und mehr Qualm bitte!“

„30 Meilen. Aye, Sir,“ tönte es aus dem Schalltrichter. „Aber darf ich bemerken, dass wir für diese Fahrtstufe bedenklich hohen Seegang haben, Sir?“

„Dürfen Sie, Chief. Aber darauf kann ich jetzt keine Rücksicht nehmen. Also: 30 Meilen! Ende!“

„Radar – Brücke! Gegner ändert Kurs, Sir. Sieht aus, als ob er auf uns zudreht.“

„Das können wir auch. Rudergänger: Auf null-zwo-null gehen!“

Kaum stieß die *Onslow* aus dem dichter werdenden Rauch hervor, da blitzte es auch schon am Horizont auf. Wieder hatte der Gegner sie zuerst gesehen und sofort gefeuert. Mit Hartruder drehte Sherbrooke wieder in die schützende Wolke hinein, zu der sich auch jetzt eine dichte Schneebö gesellte. Schemenhaft sah er noch einen schlanken Schatten vorbeijagen, direkt auf den Gegner zu. Das musste die *Orwell* sein, die den Rauchvorhang durchstieß



VERSAMMELTE PROMINENZ: Großadmiral Erich Raeder während einer Inspektionsreise in Norwegen mit Admiral Otto Schniewind und Vizeadmiral Oskar Kummetz (v. l. n. r.)
Foto: Ullsteinbild

und den Kreuzer attackierte.

„Radar – Brücke! Echo wandert aus, Sir. Geht auf Nordkurs!“

Da war sie also wieder, die offensichtliche Angst vor einem Torpedoangriff. Ein Zerstörer stürmte vor und prompt wich der Gegner aus. Und wenn Sherbrooke die Kurse richtig deutete, drängten sie *Hipper* immer weiter nach Nordosten ab – dorthin, wo Admiral Burnett mit seinen Kreuzern auftauchen musste.

„Radar – Brücke! Gegner dreht wieder an, Sir. Peilung null-eins-fünnef, Messung 13.000 Yards. Schnell näherkommend.“

Sherbrooke starrte nach Backbord voraus, wo der Kreuzer in Sicht kommen musste. Nasser Schnee schlug ihm ins Gesicht, als eine Bö mit plötzlicher Gewalt über das Schanzkleid fegte. Er wischte die Objektive seines Glases halbwegs trocken und als er wieder hindurchschaute, sah er den Kreuzer. Mit Brassfahrt stob er heran, lief diagonal in den Kurs seines Zerstörers.

„AO erbittet Feuererlaubnis, Sir!“

„Genehmigt. Achterdeck nebeln!“

Der Donner der eigenen Geschütze riss ihm die Worte von den Lippen. Er hörte schon gar nicht mehr, wie seine Befehle weitergegeben wurden. Seine Augen waren fest auf den Gegner gerichtet, der sich diesmal nicht von der Torpedoattacke beeindrucken ließ und seinen Angriffskurs stur beibehielt. Dann detonierte seine erste Salve im Wasser. Zu kurz, dachte Sherbrooke noch, als auch schon das Röhren der zweiten Teilsalve die Luft erfüllte. Und deren Aufschläge lagen wesentlich näher.

„Klar bei Torpedowaffe! Rudergänger: Steuerbord 15; melden, was durchgeht!“

Sherbrooke musste schreien, um sich verständlich zu machen. Der heulende Wind, das Dröhnen der Lüfter, die explodierenden Granaten, dazwischen die feuernden Backgeschütze, Befehle – das alles steigerte sich zu einem höllischen Lärm.

Wieder feuerte der Gegner, ein fast ununterbrochenes Aufblitzen rot-gelben Mündungsfeuers. Eine der 20,3-Zentimeter-Granaten heulte dicht an der Brücke vorbei und warf eine Stoßwelle gegen die Aufbauten, die den jungen BÜ gegen den Kommandanten schleuderte.

„Verzeihung, Sir.“ Kreidebleich rappelte er sich wieder hoch.

„Ruhig, Junge.“ Sherbrooke half ihm wieder auf die Füße. „Davon kannst du später deinen Kindern erzählen.“

„Null-neun-null geht durch … eins …“

Alles Weitere verschluckte das nervenzerreißende Röhren der heranjagenden Salve. Zu spät, dachte Sherbrooke noch, die Drehung schaffen wir nicht mehr – dann hörte er nur noch einen irrsinnigen Knall. Ein brutaler Schlag gegen den Kopf und eine heiße Druckwelle schleuderten ihn gegen das Schanzkleid, wo er für einen kurzen Moment benommen liegen blieb. Seine linke Gesichtshälfte war wie taub, daher fühlte er auch nicht, wie es warm an Wange und Hals herunterlief – es war der Schock, der im Moment noch die Schmerzen betäubte.

„Arzt und Sani auf Brücke!“

Wie aus weiter Ferne drang der Schrei an sein Ohr, dann sah er wie durch einen roten Schleier den Schatten seines Ersten Offiziers, der sich zu ihm hinunterbeugte.

„Was ist los?“ Mühsam brachte er die Worte hervor und versuchte, sich aufzurichten, wurde aber gleich wieder sanft zurückgedrückt.

„Bleiben Sie liegen, Sir!“ Der Lieutenant Commander schluckte, als er in das blickte, was eben noch das Gesicht des Kommandanten war – eine blutverschmierte, linksseitig breiige Fläche, in die das aus seiner Höhle gepresste Auge hineinhing. Ein Anblick wie in einem Horrorfilm. „Treffer Achterkante Brücke, Sir! Radarstand zerstört, Schornstein über Bord, Hauptantennen weggeschossen …“

Sherbrooke setzte zu einer Antwort an, als die *Onslow* einen fürchterlichen Hieb erhielt. Zwei weitere heftige Detonationen folgten, die den ganzen Brückenaufbau erschütterten und Offiziere wie Gefechtsposten zu Boden schleuderten. Der Erste Offizier zog sich an der Kompasssäule hoch und sah in die entsetzten Gesichter der Männer – jedenfalls jener, die noch lebten. Und das waren nicht mehr viel. Auf der Brücke sah es aus wie in einem Schlachthaus. Telefone schnarrten, Stimmengewirr quoll aus den Sprachrohren.

„Ruhe, verdammt noch mal! Kommandant verwundet, Erster Offizier übernimmt. Schadensmeldungen durchgeben!“

„Treffer im Vorschiff, Sir. Schwerer Brand im vorderen Mannschaftsdeck, beide Backgeschütze ausgefallen!“

„Wassereinbruch durch Treffer im Maschinenraum, Sir. Haben zurzeit 15 Grad Schlagseite … Feuer im Achterdeck, Sir. Versuchen, es unter Kontrolle zu bringen."

Eine Hiobsbotschaft nach der anderen. Die Schadensmeldungen jagten sich und ließen keinen Zweifel an dem Zustand des Zerstörers – *HMS Onslow* war wrackgeschossen, der Kommandant schwer verwundet. Aber er hatte sein Ziel erreicht: den feindlichen Kreuzer vom Geleit abgedrängt.

Der Arzt kniete bei Captain Sherbrooke und zog gerade die Kanüle der schmerzstillenden Spritze aus der Vene. Mit übermenschlicher Anstrengung hielt der sich bei Bewusstsein, winkte seinen Eins O heran: „Rufen Sie Lieutenant Commander Kinloch, soll übernehmen!"

„Aye, Sir. BÜ: Über Sprechfunk an *Obedient*: Geleitsicherung übernehmen!"

Der Geschützdonner war verstummt. Nur noch die Lüfter, der heulende Wind und das Stöhnen der Verwundeten bildeten die Geräuschkulisse auf der Brücke. Eine dichte Schneebö hatte gnädig das Gefechtsfeld überdeckt und die Sicht auf zwei Meilen herabgesetzt.

„*Obedient* hat bestätigt, Sir."

Es schien, als habe der schwer verwundete *Onslow*-Kommandant nur noch auf diese Meldung gewartet. Jetzt sank sein Kopf zur Seite.

Knapp eine Stunde später war Admiral Burnett mit seinen beiden Kreuzern heran und eröffnete um 11:32 Uhr das Feuer auf *Admiral Hipper*. Er erzielte drei Treffer auf dem deutschen Schweren Kreuzer, von denen einer den Kesselraum III leckschlug. Der lief voll, 1.000 Tonnen Wasser gelangten ins Schiff. Dabei wurde auch der Kesselraum II in Mitleidenschaft gezogen. Vier Kessel fielen aus, der Kreuzer konnte zeitweilig nur noch 15 Knoten laufen. Als jetzt auch noch Admiral Oskar Kummetz auf der Brücke der *Hipper*

„WASSEREINBRUCH DURCH TREFFER IM MASCHINENRAUM, HABEN 15 GRAD SCHLAGSEITE"

Schadensmeldung an Captain Sherbrooke

ein Funkspruch der vorgesetzten Dienststelle erreichte, die an den Führerbefehl „kein unnötiges Risiko" erinnerte, brach Kummetz das Gefecht ab und blies zum Rückzug.

Der JW 51 B war gerettet, alle 14 Frachtschiffe erreichten ihr Ziel. Auf der Strecke blieben auf britischer Seite lediglich der Minensucher *Bramble* und der Zerstörer *Achates*. Für seinen mutigen und selbstlosen Einsatz wurde der wieder genesene Captain Sherbrooke mit dem „Victoria Cross" ausgezeichnet. ⚓

In der nächsten Ausgabe: Feindfahrten des Torpedobootes T 27 und Gefecht gegen den britischen Kreuzer *HMS Charybdis* 1943

Germanisten, die Hanse und die erste deutsche Flotte

„Begeisterte Matrosen“

Gelehrte setzten sich Mitte des 19. Jahrhunderts für eine deutsche Flotte ein – mit einer gewagten These: Sie erklärten die längst vergangene Hanse kurzerhand zur Verkörperung der Nationalidee und das geeinte Deutschland zu einer „Frucht des Meeres“ Von Dr. Frank Ganseuer



SCHWARZ-ROT-GOLD: **Die Flagge der „Reichsflotte“ 1848 bis 1852 (von der Radkorvette *Barbarossa*), in der liekseitigen, oberen Ecke der handgestickte Doppeladler** Foto: interfoto/Hermann Historica

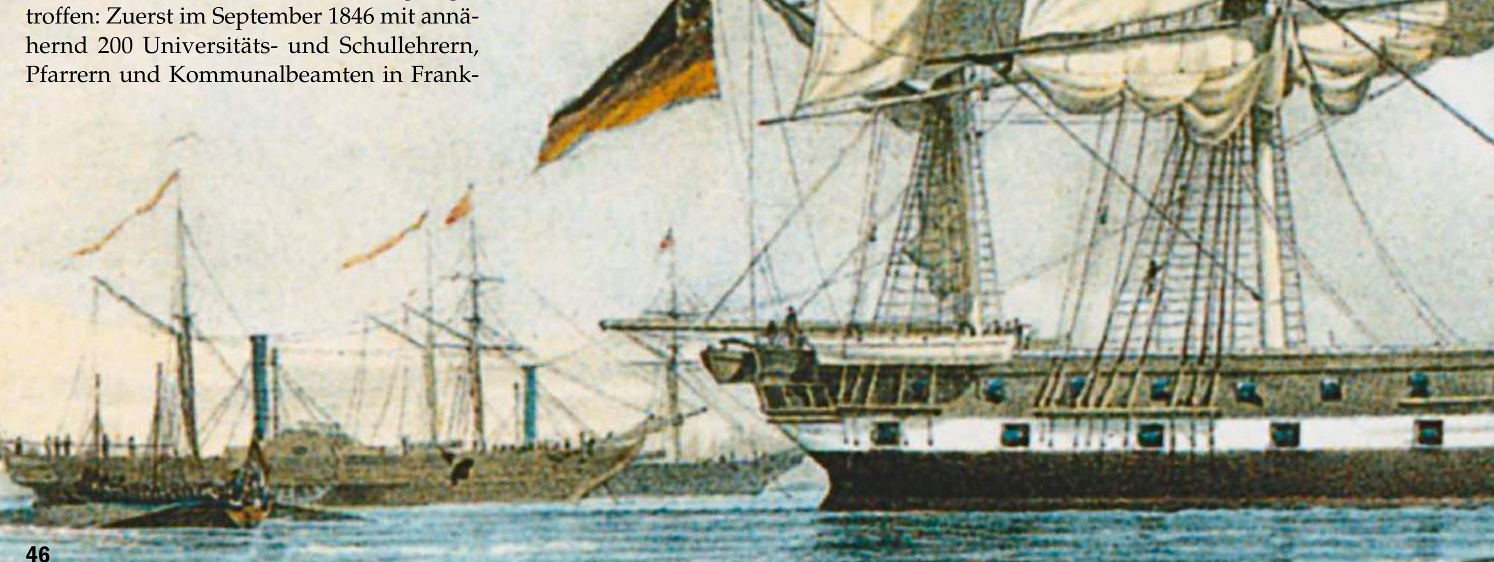
Es war kein Geringerer als der deutsche Dichter Heinrich Heine, der im Jahr 1845 in seinem „nautischen Gedicht“ *Unsere Marine* das Ende des damals grassierenden Flottenfiebers verkündete, lägen doch die schlafmützigen Deutschen lieber im heimischen Bett, als mit stolzen Fregatten zur See zu fahren. Er verspottete seine Kollegen sogar, die in Reimen von der Flotte träumten: „Ja, obgleich wir Deutschen noch keine Flotte besaßen, so hatten wir doch schon viele begeisterte Matrosen.“

Doch Heine hatte nicht mit der am 18. Mai 1848 in der Frankfurter Paulskirche von der Revolution ins Amt gehobenen Nationalversammlung gerechnet. Diese war nämlich mit Personen versehen, die zuvor der deutschen begeisterten „Matrosenschar“ angehört hatte. An erster Stelle standen die „Germanisten“, wie sich die Gelehrten deutschen Rechts, deutscher Geschichte und Sprache in Anlehnung wie Abgrenzung zu jenen des Römischen Rechtes nannten („Romanisten“).

Nicht von ungefähr hatten sich die Germanisten an politisch signifikanten Orten zu ihren konstitutionellen Versammlungen getroffen: Zuerst im September 1846 mit annähernd 200 Universitäts- und Schullehrern, Pfarrern und Kommunalbeamten in Frankfurt am Main, der Stadt der deutschen Kaiserwahlen und -krönungen. Dann, auf Vorschlag des Tagungspräsidenten, des Sprachforschers und Juristen Jacob Grimm, versammelte man sich ein Jahr später in Lübeck, der „vollauf deutsch athmenden Mutter der glorreichen Hansa“, wie die Augsburger *Allgemeine Zeitung* vermerkte.

Glorreiche Hansa

Da lag es auf der Hand, dass nach den Verfassungs- und Pressefreiheitsdebatten der Germanisten im Frankfurter Kaisersaal „Das nationale Element in der Geschichte der deutschen Hansa“ auf der Tagesordnung stand. So lautete auch der Titel des Einleitungsvortrages von Gymnasialprofessor Christian Friedrich Wurm aus Hamburg. Eine kleine Seefahrt, die die Gelehrten von Travemünde aus unternah-



men, garniert mit Hörnerklang, Salut und anschließendem Festbankett im Travemünder Badehaus, reicherte das viertägige Tagungsprogramm zudem maritim an. Und es belebte die Teilnehmer mindestens ebenso wie der Rotspon, dem man im Lübecker Ratskeller zusprach, in einem Gewölbe, das bis heute „Germanistenkeller“ heißt.

Deutsche Seeherrlichkeit

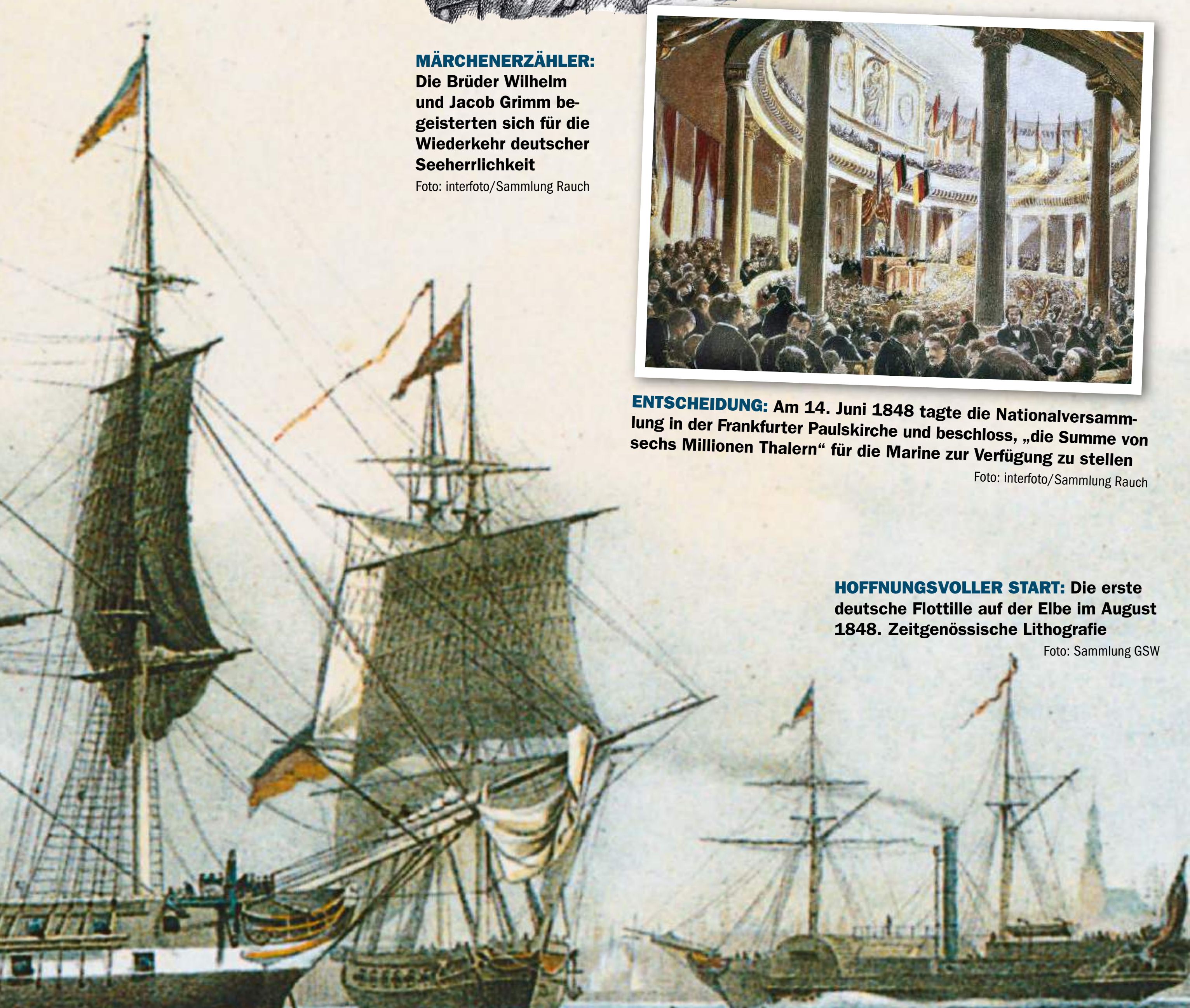
Jacob Grimm, mit seinem Bruder Wilhelm Begründer des „Deutschen Wörterbuches“, Herausgeber von Märchen und Sagen und 1837 einer der „Göttinger Sieben“, die dagegen protestierten, dass der hannoversche König die Verfassung aufgehoben hatte und die daraufhin als Professoren abgesetzt worden waren, wurde auch in Lübeck wieder zum Tagungspräsidenten gewählt.

Grimm hatte Wurms Referat mit den Worten eingeleitet, dass man hier, am Hauptsitz der alten Hanse, wohl auch nicht angemessener beginnen könne. Und jener erklärte die längt vergangene Hanse umstandslos zur ersten Verkörperung der deutschen Nationalidee. Grimm griff dies am Ende des Kongresses noch einmal auf, indem er sich nicht nur zur ehrwürdigen und freien Hansestadt Lübeck bekannte.

Es müsse vielmehr auch zur Wiederkehr alter deutscher Seeherrlichkeit kommen und es sei unabdingbar, dass einer wiedergebo-

MÄRCHENERZÄHLER: Die Brüder Wilhelm und Jacob Grimm begeisterten sich für die Wiederkehr deutscher Seeherrlichkeit
Foto: interfoto/Sammlung Rauch

ENTSCHEIDUNG: Am 14. Juni 1848 tagte die Nationalversammlung in der Frankfurter Paulskirche und beschloss, „die Summe von sechs Millionen Thalern“ für die Marine zur Verfügung zu stellen
Foto: interfoto/Sammlung Rauch



HOFFNUNGSVOLLER START: Die erste deutsche Flottille auf der Elbe im August 1848. Zeitgenössische Lithografie
Foto: Sammlung GSW

GEGEN DÄNISCHE KRIEGSSCHIFFE: Das Seegefecht vor Helgoland am 4. Juni 1849 war die erste und alleinige Bewährungsprobe der „Reichsflotte" Foto: Sammlung GSW

renen Hanse auch eine mächtige Flotte zugehöre. „Es musz noch einmal eine stärkere deutsche Hansa als die war sich auf dem Meere schaaren", schrieb er schließlich in das *Album zur Erinnerung an die zweite Germanistenversammlung zu Lübeck*.

Dieses war auf seiner Rückseite, über einer Ansicht der geschmückten Kanzel der Reformierten Kirche in Lübeck, dem Tagungsort der Germanisten, mit dem doppelköpfigen Adler geziert – dem Wappentier des Deutschen Bundes, das zwei Jahre später auch in der linken oberen Ecke der schwarz-rot-goldenen Flagge der ersten deutschen Flotte erschien.

GROSSES VORBILD: Die Hanse war für die „Germanisten" strahlendes Beispiel deutscher Seegeltung Foto: interfoto/image BROKER/BAO

Preußen marschiert

So stand, gleichsam als Geburt aus Hanse-Mythos, Lob ihrer fürsten-freien Bürgerstädte sowie maritimer Wehrhaftigkeit, schließlich in Lübeck mit einem Mal auch eine ganz brisante Forderung im Raum: Gelte es doch, so rief Professor Wurm aus, mit der Wiederkehr deutscher Seemacht und nunmehr dem Deutschen Zollverein als nationaler Parallele zur alten Hanse sich nun auch nach dem Vorbild freier und seefahrender Nationen selbst ein Organ nationaler Vertretung zu schaffen.

Zu diesem Zeitpunkt, und gleichsam im Kielwasser maritimer Diskussionen, war die Revolution in Deutschland bereits in vollem Gange. Und die Germanistentage hatten nicht nur die Denkbarkeit deutscher Demokratie gefördert, sie waren schon in der Optik von Zeitgenossen nichts anderes als Vorläufer des Frankfurter Parlaments.



MANN AN DER SPITZE: Konteradmiral Karl Rudolf Bromme (1804–1860) war als Leiter der Seezeugmeisterei und Oberbefehlshaber der erste deutsche Flottenchef Foto: picture-alliance/akg-images

So findet man auch Jacob Grimm – wie 20 weitere Germanisten – als Abgeordnete der Nationalversammlung in der Paulskirche wieder. Grimm zudem an prominentem Platz, vorn am Mittelgang, neben dem Dichter Ludwig Uhland, auf einem extra für ihn herbeigeschafften Sessel direkt vor dem Rednerpult. Es verwunderte nicht, dass der Präsident der Germanistentage bei der Initialzündung zur Gründung einer deutschen Flotte, den Bestrebungen des dänischen Königs, Schleswig zu nehmen, in vorderster Linie zu finden war.

Grimm war zu einem Zeitpunkt in die Nationalversammlung eingetreten, als der Konflikt um Schleswig-Holstein eskalierte, den der dänische König Christian VIII. mit seinem Verfassungsdekret, den Landesteil Schleswig von Holstein zu trennen und ihn seinem Königreich einzuverleiben, vom Zaun gebrochen hatte. Preußen marschierte, nachdem dänische Truppen in Schleswig eingerückt waren, in Abstimmung mit dem

Bundestag in Jütland ein. Diese Intervention beantwortete Dänemark seinerseits mit der Beschlagnahme deutscher Handelsschiffe im Sund Mitte April und einer Seeblockade der deutschen Häfen. Sie legte innerhalb von Tagen nahezu den gesamten deutschen Nord- und Ostseehandel lahm, zumal die Deutschen mangels Flotte dem nichts entgegenzusetzen hatten.

Umso lauter erhob sich nun der Ruf nach einem militärischen Gegenmittel zur See. Marinekomitees und Flottenausschüsse wurden gegründet, Spenden für den Bau einer Flotte eingeworben.

ZWEI SEITEN DER MEDAILLE: **Die stolze Germania hatte keine lange Freude an den Schiffen der „Reichsflotte“**
Fotos: interfoto/National Maritime Museum London

Spenden für die Flotte

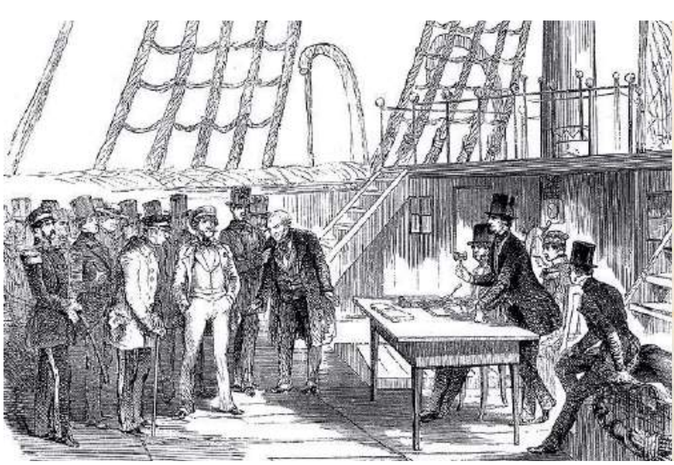
Auch in der Nationalversammlung, die ihren Auftrag, eine Reichsverfassung zu erarbeiten, erst einmal zurückstellte, stand die Flotte auf der Tagesordnung. Schon am 14. Juni 1848, mit „unserer ersten That“ und noch vor aller Befassung mit Reichsverfassung und Grundrechten, beschloss das Parlament nach über fünfstündiger Redezeit nahezu einstimmig und unter brausendem Jubel, „sechs Millionen Thaler zum Zweck der Begründung eines Anfangs für die deutsche Marine (…) verfügbar zu machen“.

In der Debatte waren zuvor alle maritimen Register gezogen worden. Die dänische Blockade gab zwar den akuten Anlass, aber man war sich darüber hinaus einig, dass die Schaffung einer Flotte keineswegs nur eine militärische oder „commercielle“ Frage sei. Vielmehr sei dies, so der Abgeordnete Francke aus Schleswig, nicht weniger als „die Gründung des ersten großen deutschen Nationalwerkes“.

Die Flotte vor allem als Zeichen, als Symbol für diese Einheit. So hatte es der preußische General von Radowitz bereits eine Woche zuvor im Bericht des Marineausschusses formuliert und sich bei dieser Gelegenheit deutsche Kriegsschiffe vor der Mündung des Rio de la Plata vorgestellt. Der Flotten-Beschluss der Nationalversammlung aber, ihr „erster Bewilligungsact“ (Parlamentspräsident von Gagern), wurde somit auch zu einem zentralen Gründungs- und Legitimationsakt des ersten deutschen Parlamentes selbst.

Jacob Grimm hatte in der Debatte am 14. Juni das Feld ganz den Marine-Experten überlassen, jenen „begeisterten Matrosen“ von Professoren, Generalen und Fabrikbesitzern, die schon einmal eine „richtige“ Seereise unternommen hatten und nicht nur wie die Germanisten ein Jahr zuvor nur vor der Trave-Mündung gekreuzt hatten. In dieser Zeit fand unweigerlich die selige Hanse wieder Eingang in die Flottenergriffenheit der Abgeordneten. Sei es doch, meinte der schlesische Fabrikant und Gutsbesitzer Schlöffel, „nicht schwer, von der beabsichtigten Marine alles Heil zu erwarten, wenn wir auf die vaterländische Hansa zurückblicken“. Der Malmöer Waffenstillstand, den Preußen ohne Rücksprache mit der Nationalversammlung am 26. August mit den Dänen geschlossen hatte und den das Parlament dann erst nachträglich und mit Zähneknirschen am 16. September billigte, beendete Grimms parlamentarische Begeisterung schlagartig.

> **„Es muss und wird kommen, wir werden, wir Deutschen alle, noch einmal in einem Schiffe zusammenstehen und müssen es. Ich rede vom deutschen Parlamente“**
>
> Professor Christian Friedrich Wurm



ENDE MIT SCHRECKEN: **Am 18. August 1852 versteigerte der geheime Staatsrat Hannibal Fischer die Schiffe der ersten deutschen Marine**
Foto: interfoto/Sammlung Rauch

Preußen habe sich, schreibt Jacob Grimm an seinen Bruder in Berlin, „einer undeutschen Handlung schuldig gemacht“, und die Nationalversammlung habe dazu zu ihrem eigenen Schaden Beihilfe geleistet. So reiste er Ende September – wie zuvor schon sein Germanistenkollege Gervinus – aus Frankfurt ab.

Traum ausgeträumt

Die Flotte der Paulskirche aber wurde tatsächlich aufgestellt. In Regie des ehemaligen Bremer Senators und nunmehrigen Reichshandels- und Marineministers Arnold von Duckwitz und des preußischen Prinzen Adalbert als Vorsitzendem der Technischen Marinekommission der Nationalversammlung. Doch der kleinen, aber respektabel armierten und gut ausgebildeten „Reichsflotte“, die sich unter dem Oberbefehl von Admiral Carl Rudolph Brommy mit Stationierungsorten in Bremerhaven und Brake 1849 auf der Unterweser versammelt hatte, war kein langes Leben beschieden.

Immerhin überlebte sie, nach nur einem kurzen Einsatz vor Helgoland, die Nationalversammlung um mehr als drei Jahre. 1852 und 1853 wurde die Flotte ohne Staat, außer zwei Schiffen, die an Preußen gingen, durch den ehemaligen oldenburgischen Staatsrat Laurenz Hannibal Fischer versteigert. Als letztes Inventarstück der Flotte ging ein Sarg in die Auktion. Und auch die *Hansa*, die ehemalige *United States* und Brommys Flaggschiff ab 1850, war Teil der Konkursmasse geworden und fristete nach ihrem Verkauf den Rest ihres Schiffslebens wieder als Passagierdampfer.

Heine hatte also mit seinem nautischen Gedicht doch nicht so falsch gelegen. Der Flottentraum von Freiheit, Macht und Einheit und die Rückkehr hansischer Macht zur See waren vorerst ausgeträumt. ⚓



Zerstörer der Fletcher-Klasse

Aufbauarbeit

Bis zu 24 Jahre lang dienten Zerstörer der Klasse 119 (Fletcher) in der Bundesmarine. Sie trugen die Dienstflagge der Seestreitkräfte in einer Zeit über die Weltmeere, als deutsche Kriegsschiffe noch keineswegs überall willkommen waren

Von Konteradmiral a. D. Dr. Sigurd Hess

FÜR DIE BUNDESMARINE: Zerstörer 5 (D 179) ex *USS Dyson* (DD 572) fuhr 22 Jahre unter schwarz-rot-goldener Flagge
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Am 27. April 1958 läuft Z 1, später Zerstörer 1, in Kiel ein. Die Marineführung und das Marinemusikkorps begrüßen den ersten Zerstörer der neuen, noch im Aufbau befindlichen Bundesmarine. Nicht nur Familienangehörige, Freunde und Verwandte der Besatzung stehen winkend auf der Tirpitzmole, sondern eine große Menschenmenge ist beeindruckt von dem größten Kampfschiff der Bundesmarine. Von Oktober 1959 bis August 1960 folgen Zerstörer 2 bis 6, das 1. Zerstörergeschwader in Kiel-Wik und das 3. Zerstörergeschwader in Flensburg-Mürwik sind vollzählig.

Wir sind auf den Zerstörern 1 bis 6 zur See gefahren, genauer: auf den Zerstörern der Klasse 119, genannt *Fletcher*-Klasse. Wir, das sind etwa 20.000 Besatzungsangehörige, die während der 22 Jahre ihrer aktiven Dienstzeit von Zerstörer 2 bis 5 (bei Zerstörer 1 und 6 waren es weniger) die sieben Meere befahren und in der Bundesmarine mitgeholfen haben, die Freiheit, das Recht und die Sicherheit Deutschlands zu bewahren.

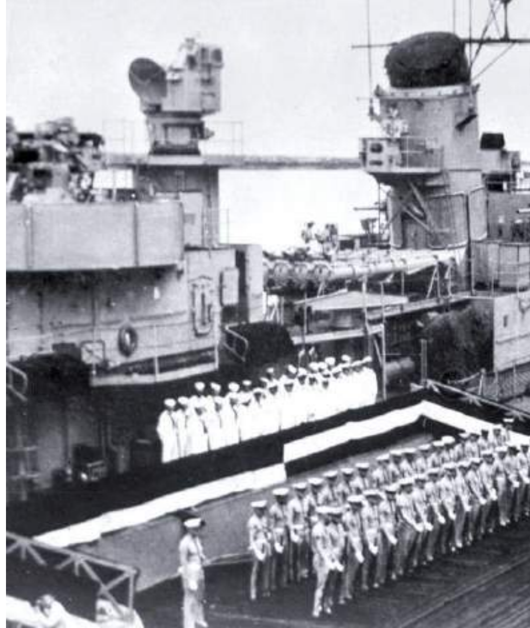


VORBEREITUNGEN: Zerstörer 1 (D 170) im Trockendock im November 1960. Zwei Jahre zuvor waren die künftigen Besatzungen in den USA eingewiesen worden

Foto: Sammlung Jürgen Creydt



BERÜHMTER NAMENSGEBER: Benannt ist die Schiffsklasse nach Admiral Frank F. Fletcher (1855–1928), 1913 Oberbefehlshaber der US-Flotte im Golf von Mexiko, ab September 1914 Oberbefehlshaber der US-Atlantikflotte. Hier ein Foto von *USS Illinois* aus dem Ersten Weltkrieg. Fletcher (Mitte) begrüßt einen Gast
Foto: picture-alliance/Everett Collection



ÜBERNAHME: Zerstörer 2 (D 171), ex *USS Ringgold* (DD 500), am 14. Juli 1959 in Charleston, USA
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Die Bundesrepublik Deutschland war im Mai 1955 der NATO beigetreten. Kurz danach fragte die deutsche Regierung in den USA nach, ob die US Navy der Bundesmarine Zerstörer leihweise überlassen könne. Im Rahmen des amerikanischen *Military Assistance Program* stellte die US Navy sechs eingemottete Zerstörer der *Fletcher*-Klasse bereit.

Diese hatte man 1941 im Schnellverfahren zusammengeschweißt, 1942 kamen sie während des Pazifikkriegs zum Einsatz. Es entstanden insgesamt 175 Zerstörer – damit ist die *Fletcher*-Klasse eine der zahlenmäßig stärksten Klassen von Überwasserkriegsschiffen. Die Zerstörer der *Fletcher*-Klasse haben erfolgreich in allen wichtigen Schlachten und Gefechten gegen die japanische Flotte gekämpft. Zum Beispiel erhielten *USS Claxton* acht und *USS Dyson* und *USS Charles Ausburne* elf Gefechtssterne.

Sie gehörten zum DesRon 23, dem als einzigem US-Zerstörergeschwader die *Presidential Unit Citation* für die Kriegseinsätze verliehen wurde. Geschwaderchef war 1943/44 Kapitän zur See Arley Burke, genannt „30 Knoten Burke“, der später zum Admiral und Oberbefehlshaber der US-Navy aufstieg.

> „Ein Raunen ging durch die Menge, Frauen sprangen auf, um besser sehen zu können: ‚Die Marine kommt!‘“
>
> Parade in Mainz, Ostern 1959

Zerstörer 1 bis 6 wurden vor der Indienststellung nicht nur „entmottet“, sondern modernisiert, insbesondere bei den Sensoren- und Waffensystemen. Auch in den Jahren nach der Indienststellung sind weitere Modernisierungen und Umbauten auf deutschen Werften vorgenommen worden, so der Umbau zur geschlossenen Brücke, der Einbau deutscher Dieselgeneratoren für die E-Anlage oder der spätere Ausbau des Torpedorohrsatzes und Einbau der U-Abwehr-Torpedorohre.

Vor dem Flug in die USA und der Indienststellung ihrer Schiffe hatten die zukünftigen Besatzungen von Zerstörer 4, 5 und 6 einen ganz besonderen und unerwarteten Einsatz an Land. Man hatte sie zur Vorbereitung auf die USA zur Schiffsstammabteilung in Bremerhaven kommandiert. Nun wurden sie von einem Heeresfeldwebel in sechs Wochen zu einer Marschformation zusammengeschweißt.

Emotionen pur

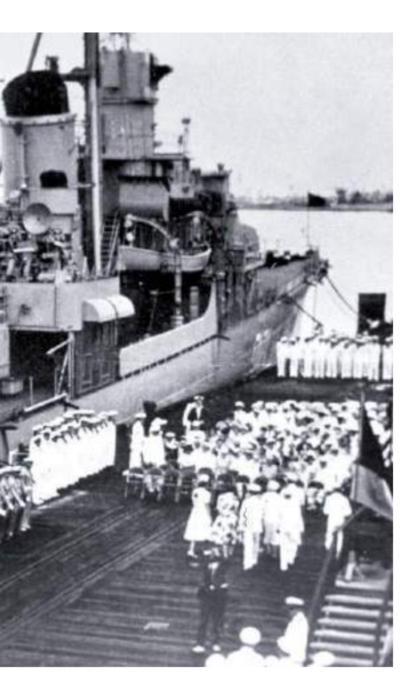
Kurz vor Ostern 1959 marschierten die zukünftigen Zerstörer-Seeleute in der NATO-Parade in Mainz anlässlich des zehnjährigen Bestehens der nordatlantischen Verteidigungsgemeinschaft. Der Autor war als Zuschauer in blauer Fähnrichsuniform dabei. Die Tribüne, von der aus NATO-Oberbefehlshaber General Lauris Norstad und Bundesminister Hans-Joachim von Meerkatz die Parade abnahmen, war wegen der Menschenmassen auf den Straßen kaum zu sehen, die eigentliche Parade konnten wir nur über die Köpfe der Zuschauer hinweg bewundern.

Das feldgraue Heeresbataillon bestach durch die präzise Marschformation, die Amerikaner marschierten auf Gummisohlen vorbei, die italienischen Bersaglieris in ihren

AUS DEN USA Für 375.000 D-Mark pro Schiff

In der Marinewerft Charleston, SC., begannen am 29. April 1957 Grundüberholung und Modernisierung von *USS Anthony*. Sie wurde am 17. Januar 1958 als Z 1 für die Bundesmarine in Dienst gestellt. Es folgten die *USS Ringgold*, die am 14. Juli 1959 als Zerstörer 2 Dienst aufnahm, danach die *USS Wadsworth*, am 6. Oktober 1959 als Zerstörer 3 übernommen. *USS Claxton* kam am 15. Dezember 1959 als Zerstörer 4, *USS Dyson* am 23. Februar 1960 als Zerstörer 5 und *USS Charles Ausburne* am 12. April 1960 als Zerstörer 6 zur jungen Bundesmarine.

Die Leihfrist für die sechs Zerstörer betrug anfangs fünf Jahre. Bis Oktober 1974 wurden die Schiffe aus der Liste der US-Kriegsschiffe gestrichen. Die Bundesrepublik kaufte sie für etwa 375.000 D-Mark je Einheit an.



WAPPEN DER ZERSTÖRER Z 1 BIS Z 6

1	D 170
2	D 171
3	D 172
4	D 178
5	D 179
6	D 180

Foto: Sammlung Jürgen Creydt

bunten Gebirgsjägeruniformen rannten im Schritt, die Clairons kündigten die Franzosen mit ihren ballettartigen Marscheinlagen an, die Kanadier trugen eine Schottenrock-Uniform und die Briten beeindruckten mit militärischem Können und ihren traditionellen Feldzeichen.

Ein Raunen ging durch die Menge, Frauen sprangen hoch, um besser sehen zu können, und waren begeistert: „Die Marine kommt, die Marine kommt!“ Die Seeleute der Schiffsstammabteilung mit genagelten Stiefeln, blauer Klapphose mit zwei halben Schlägen, weißer Matrosenjacke, weißer Tellermütze mit flatterndem Mützenband, ledernem Koppelzeug und Karabiner K 98 brachten die Menschenmenge zum Jubeln.

An vielen Manövern beteiligt

Die Emotionen, der Beifall, die Zustimmung sind unvergessen. Die Mainzer Zeitungen schrieben am folgenden Tag, dass mehr Menschen die NATO-Parade bestaunt haben als den vorangegangenen Rosenmontags-Umzug. Wie der Autor aus Gesprächen mit den Zugoffizieren erfahren hat, blieb die folgende Nacht den Seeleuten ebenfalls unvergessen, denn die Gastfreundschaft der Mainzer kannte keine Grenzen.

Während der Dienstzeit bei der Bundesmarine waren die Zerstörer an zahlreichen nationalen und NATO-Manövern beteiligt. Die Gefechtsausbildung vollzog sich bis 1970 als *Refresher Training* in Norfolk und Guantanamo und ab 1971 als BOST/COST (*Basic and Continuation Operational Sea Training*) in Portland, UK. Die nationalen Übun-

GROSSE FREUDE: Familienangehörige empfangen ein Besatzungsmitglied von Zerstörer 4 (D 178) Foto: Sammlung Heinrich Walle

PASSIERAUFSTELLUNG: Zerstörer 2 auf einer Auslandsreise. Mit unter anderem vier 127-Millimeter-Geschützen und sechs 76,2-Millimeter-Flak galten die Zerstörer der *Fletcher*-Klasse als gut bewaffnet
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



ZUSAMMEN: Die Zerstörer 5 und 4 an ihrem Liegeplatz im Marinestützpunkt Kiel. Ein Zerstörer der *Lütjens*-Klasse liegt an der gegenüberliegenden Scheer-Mole
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

TECHNISCHE DATEN Zerstörer der Fletcher-Klasse

Besatzung	250 Mann, bis zu 17 Offiziere
Schiffsmaße (L/B/T)	114,72 m/12 m/5,81 m (mit Sonardom)
Einsatzverdrängung	2.750 ts
Bewaffnung	4 x 127-mm-Geschütze, 6 x 76,2-mm-Flak in 3 Doppellafetten, Torpedorohrsatz mit 5 TR – 533 mm (ab 1973 entfernt), 2 U-Abwehr-Torpedorohre 533 mm (ab 1973), 2 U-Jagd-Raketenwerfer „Hedgehog“, Wasserbombenablaufbühne, Minenschienen
Sensoren	3 x Radare für Seeraum- und Luftraumüberwachung und Navigation, Sonar, elektronische Unterstützungs- und Gegenmaßnahmen, Artilleriefeuerleitanlage und -radar



AUSBILDUNG: Laden eines „Hedgehog“-Raketenwerfers auf dem Zerstörer 1
Foto: Sammlung Jürgen Creydt

gen begannen mit der Geschwaderausbildung und setzten sich mit Desex (*Destroyer Exercise*) und SEF (Ständiger Einsatz- und Ausbildungsverband der Flotte) fort.

Die zahllosen NATO-Übungen fanden im Atlantik und in der Nord- und Ostsee statt. Von besonderer Bedeutung waren die Ausbildung und das Sammeln von Einsatzerfahrung einer ganzen Generation von Zerstörer-Fahrern, bevor ab 1969 die kampfkräftigeren FK-Zerstörer der *Lütjens*-Klasse in Dienst gestellt werden konnten.

Nach dem Manöver „Wallenstein IV“ fand am 24. August 1961 die Flottenparade für den scheidenden Befehlshaber Konteradmiral Rolf Johannesson statt. In einer endlos langen Kiellinie fuhr die Flotte, die Zerstörer 2, 3, und 4 waren als kampfkräftigste Einheiten der Bundesmarine dabei, rund um das Feuerschiff *Elbe 1* und ehrten den Admiral, der in wenigen Jahren aus einem Sammelsurium von meistens alten Booten und Schiffen eine Flotte geformt hatte.

Unfallhelfer

Am 11. Juli 1965 musste ein amerikanisches Flugzeug vom Typ „Super Constellation“ EC 121 notwassern. Die Zerstörer 1, 2 und 3 befanden sich nach U-Jagd-Übungen mit dem Flugzeugträger *USS Wasp* im Seegebiet vor der amerikanischen Ostküste und beteiligten sich an der Suche nach Überlebenden. Zerstörer 1 konnte unter schwierigen Bedingungen drei Überlebende retten und sechs Tote bergen.

Auf der Fahrt vom norwegischen Kristiansand zum dänischen Hirtshals sank am 7. September 1966 die norwegische Auto- und Eisenbahnfähre *Skagerrak* (2.726 BRT).

BEREIT FÜR DIE NEUE KLASSE

Von besonderer Bedeutung waren die Ausbildung und das Sammeln von Einsatzerfahrungen einer ganzen Generation von Zerstörerfahrern, bevor die *Lütjens*-Klasse in Dienst gestellt wurde

Die Rettungsmaßnahmen liefen wie bei einem Planspiel ab, sodass „nur“ ein Passagier ums Leben kam. Zu dieser Zeit fand die NATO-Übung „Botany Bay 66“ von der Nordsee bis zur westlichen Ostsee statt. Die Zerstörer 1 bis 4 wurden aus dem Manöververband entlassen und beteiligten sich erfolgreich an der Bergung der Passagiere der gesunkenen Fähre *Skagerrak*.

Das NATO-Manöver „Botany Bay 75“ endete am 24. September 1975 mit der Abschiedsparade für den scheidenden Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Paul Hartwig. Zerstörer 2 und 3 waren Teil der Kiellinie, die am Flaggschiff Fregatte *Karlsruhe* vorbeifuhr, um den Admiral zu verabschieden. Der Autor führte mit dem FK-Zerstörer *Mölders* die Kiellinie an. Die Parade war auch in anderer Hinsicht spektakulär, weil sich ein Minensuchverband der Volksmarine der DDR



FRÜHES ENDE: Zerstörer 6 (D 180), ex *USS Ausburne* (DD 570), stellte bereits am 15. Dezember 1967 außer Dienst
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

GEZIELTER BESCHUSS: Nach Torpedotreffer von U 29 sank der Zerstörer 1 am 16. Mai 1979 im Mittelmeer

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



BUGANSICHT: D 178 in der Schleuse der 1. Einfahrt in Wilhelmshaven

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

in die Kiellinie einreihte und an dem Zeremoniell teilnehmen wollte.

Die Einheiten der Volksmarine begegneten den Zerstörern aber nicht immer freundlich. So konnte Zerstörer 3 am 12. Dezember 1978 in der Ostsee nahe Bornholm einer Kollision mit einem Volksmarine-Kriegsschiff nur durch ein Ausweichmanöver mit „äußerster Kraft zurück“ entgehen.

Vom 12. Februar bis 29. April 1979 nahm Zerstörer 4 an der Ausbildungsreise der Einsatzgruppe teil, Flaggschiff war der Zerstörer *Hamburg*. Die Reiseroute führte vom westlichen Mittelmeer in westafrikanische Gewässer mit Hafenbesuchen in den Ländern Elfenbeinküste, Togo, Kamerun, Nigeria, Ghana, Liberia und Senegal. Es war die erste Ausbildungsreise von deutschen Kampfschiffen in ein Seegebiet außerhalb des sogenannten NATO-Vertragsgebiets.

An der SEF 79/2 vom 21. Mai bis 14. Juni 1979 nahmen die Zerstörer 1, 2 und 4 teil. Der Autor hatte unter anderem auf Zerstörer 4 seine Flagge als Kommandeur dieses Verbandes gesetzt. Obwohl die Zerstörer der *Fletcher*-Klasse inzwischen am Ende ihrer aktiven Dienstzeit waren, nahmen die Besatzungen engagiert an allen Übungen teil.

Die beschriebenen Einsätze der Zerstörer 1 bis 6 geben einen Hinweis auf die intensiven Seefahrten im Atlantik, Nordmeer, Mittelmeer und in der Nord- und Ostsee. 130 Seetage und fast 26.000 gefahrene Seemeilen, so zum Beispiel von Zerstörer 3 im Jahr 1978, waren der Standard auch für die anderen Zerstörer 1, 2, 4 und 5.

Die Seefahrt verlangte den Besatzungen alles ab. Die Lebensbedingungen an Bord waren sehr beengt, anders als heute schliefen die Seeleute im 60-Mann-Deck in Standerkojen dreistöckig übereinander, nur die älteren Unteroffiziere und die Offiziere hatten Zwei- bis 14-Mann-Kammern. Im Sturm stampfte das Vorschiff und die Seeleute mussten sich in den Kojen festkrallen, die sich wie Jo-Jos vier bis sechs Meter auf und nieder bewegten.

1980 bis 1982 wurden die Zerstörer 2, 3, 4 und 5 außer Dienst gestellt und in Salamis und in der kretischen Suda-Bucht an die griechische Marine als deutsche Militärhilfe übergeben. Zerstörer 2 wurde 1981 als griechischer Zerstörer *Kimon* in Dienst gestellt, Zerstörer 3 1980 als griechischer Zerstörer *Nearchos*. Zerstörer 4 legten die Griechen 1981 in Salamis, Zerstörer 5 ein Jahr später, 1982, in der Suda-Bucht als Materialreserve auf. Zerstörer 6 stellte bereits 1967 außer Dienst (ab 1968 verschrottet) und Zerstörer 1 im Jahr 1972.

Letzte Aufgabe: Zielschiff

Er beendete die aktive Marinezeit allerdings auf ungewöhnliche Weise. Der Zerstörer wurde ins Mittelmeer geschleppt und am 27. Juni 1978 vor Kreta verankert. Dort diente die Zerstörer-Hulk als Zielschiff für die neu entwickelten Luft-Schiff-Flugkörper „Kormoran“ der Marineflieger. Drei Flugkörper trafen Zerstörer 1 zwar schwer, er sank aber nicht. Am 16. Mai 1979 wurde das Schiff dann von dem U-Boot U 29 durch Torpedobeschuss versenkt.

Bis zu 24 Jahre lang dienten Zerstörer der *Fletcher*-Klasse in der Bundesmarine. Den Aufbau und die Konsolidierung der Flotte haben sie mitgeprägt. Sie trugen die Dienstflagge der Seestreitkräfte in einer Zeit über die Weltmeere, als deutsche Kriegsschiffe noch nicht überall willkommen waren. So wurden die Besatzungen zu Botschaftern der neuen Bundesrepublik Deutschland. Auch diese Aufgabe haben die Offiziere und Seeleute der *Fletcher*-Zerstörer hervorragend wahrgenommen. ⚓

LITERATURTIPP

Harnack, Wolfgang: *Die Zerstörerflottille der Deutschen Marine von 1958 bis heute.* Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2001

Hess, Sigurd/Schulze-Wegener, Guntram/Stockfisch, Dieter/Walle, Heinrich: *50 Jahre Deutsche Marine im Bild.* Report Verlag, Bonn 2006



AM INNENFAHRSTAND: Die großen Fenster erlauben eine perfekte 360-Grad-Rundumsicht. Hier nähert sich das Boot der Oberbaumbrücke Fotos: Stefanie Klose

Mit dem Hausboot durch Berlin

Schneller als mit der Bahn …

Berlin ist die einzige Hauptstadt Europas, die mit Charterbooten befahren werden kann – ein traumhaftes Revier mit Kanälen, Flüssen und Seen. Aber man muss die Karten genau lesen

Von Stephan-Thomas Klose

Bis zur Mühlendammschleuse in Berlin Mitte sind wir an diesem Vormittag die Spree hinuntergefahren, aber hier ist für unser Hausboot Schluss; die Weiterfahrt wird uns verwehrt. Die unsichtbare Schleusenaufsicht pfeift die Hausbootbesatzung über Lautsprecher an: „Das Sportboot macht umgehend los und legt am Sportbootanleger an! Beim nächsten Mal machen Sie das gleich so!“

Kaum hat das Boot unter dem Videokamerablick der vermutlich feixenden Wärter ordnungsgemäß kehrt- und erneut festgemacht, wird die Lautsprecherstimme dann richtig amtlich: „Ohne UKW-Funkgerät und Sprechfunkzeugnis gibt es für Sie keine Schleusung. Kehren Sie um oder warten Sie hier bis 19 Uhr.“ Dass unser Charterboot kein Funkgerät an Bord hat, wussten die Schleusenwärter mit Sicherheit schon, bevor sie den Positionswechsel verfügten …

Ich bin zunächst ratlos. Dann vertiefe ich mich in die kleingedruckten Anmerkungen des *Törnatlas Märkische Gewässer* zum „Stadtverkehr Berlin“. Tatsächlich! Dort steht es Rot auf Gelb für die Strecke Lessingbrücke bis Schleuse Mühlendamm: „Zwischen 1. April und 31. Oktober Fahrverbot jeweils von 10:30 bis 19 Uhr für Sportboote ohne angemeldetes, zugelassenes und betriebsbereites UKW-Funkgerät.“ Mit anderen Worten: Ohne Funkgerät ist die Berliner Innenstadt mit Regierungsviertel in dieser Zeit für Sportboote gesperrt. Man muss vorher oder nachher schleusen. Jetzt feixt die Besatzung: „Na Papa, das hätte der Schiffsführer aber wissen müssen!“ Die Crew hat recht: Ich habe die Fahrstrecken des diesjährigen Hausboot-Törns vor Ostern auf den Berliner Gewässern durchgeplant.

„Die Berliner Gewässer sind übersichtlicher als der Stadtplan und leichter zu benutzen als die U- und S-Bahn“, heißt es im *Törnplaner* des Charterboot-Unternehmens. Grundsätzlich stimmt das auch, und tatsächlich ist Berlin die einzige Hauptstadt Europas, die mit Charterbooten befahren werden kann; ein traumhaftes Revier mit seiner Fülle an Kanälen und Flüssen sowie kleinen und großen Seen.

So habe ich für meine Crew einen Rundtörn geplant, der von der Charterbasis in Zeuthen am südöstlichen Stadtrand Berlins über den Seddiner See, die Rüdersdorfer Gewässer und den Müggelsee nach Köpenick, durch den Teltowkanal nach Tempelhof und zurück über die Spree-Oder-Wasserstraße und die Dahme-Wasserstraße führt.

Vier Tage Zeit

Auf der Strecke gibt es zahlreiche Anleger mit „Landstrom“ und Einkaufsmöglichkeiten. Für die rund 130 Kilometer haben wir vier Tage Zeit; der Hausboot-Törn sollte mit einer durchschnittlichen Marschfahrt-Geschwindigkeit von 10 km/h also bequem zu schaffen sein.

Meine Crew besteht aus meiner Frau Stefanie und meinen beiden Söhnen Lorenz



IM TEMPELHOFER HAFEN: Schönster Liegeplatz des Berlintörns direkt vor dem alten Hafenspeicher von 1908 mit den restaurierten Kränen

ALLE MANN AN DECK: Festmachen am Steg des „Wassersportzentrums Berlin" am Müggelseedamm. Hier gibt es sechs Plätze für Gastlieger

(16 Jahre) und Jonathan (13 Jahre). Wir sind nicht unbedingt eine erfahrene Bootscrew, aber mit dem Leben an Bord eines Hausbootes schon ein wenig vertraut. So haben wir uns in unserem schwimmenden Ferienhaus, einer *Aquino 1190*, schnell eingerichtet. Den Jungs gefällt vor allem die schnittige Motoryachtform des Bootes und die Joysticksteuerung von Bug- und Heckstrahlruder. Sie erlaubt paralleles An- und Ablegen, Drehen auf der Stelle und punktgenaues Einparken. Da ist es fast egal, dass der 55-PS-Diesel nur eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h erlaubt.

Führerschein nötig

Gleichwohl ist auf den Berliner Gewässern für die *Aquino 1190* ein Führerschein erforderlich. Auch meine Frau fühlt sich wohl: Das Boot ist mit Einbauherd und Backofen, Kühlschrank, zwei Duschen und zwei elektrischen Toiletten ausgesprochen komfortabel ausgestattet. Sehr angenehm: Der Salon hat sogar eine Fußbodenheizung!

„Welchen Liegeplatz nehmen wir?", ruft mir Lorenz, unser Steuermann, vom Außenfahrstand zu. Ich bin erstaunt: Solch einen großzügigen Hafen hatte ich nicht erwartet. Fast zwei Stunden waren wir den Teltowkanal von der Spree-Oder-Wasserstraße kommend stromauf gefahren – vorbei an trister Industriearchitektur. Doch jetzt öffnet sich zur Rechten die denkmalgeschützte Anlage des Tempelhofer Binnenhafens mit ansehnlicher Umbauung: Im Süden der rote Klinkerturm des alten Ullsteinhauses, im Norden der historische Hafenspeicher, in den erst vor acht Jahren ein modernes Einkaufszentrum eingezogen ist.

Für Hafenflair sorgen die vielen Boote an den Stegen sowie die rekonstruierten Krananlagen. Hier gibt es rund 40 Plätze für Gastlieger. Ich verständige mich mit meinem Steuermann auf einen schönen Platz direkt am Steg vor dem Hafenspeicher. Der Crew gefällt es hier so gut, dass wir auch am folgenden Nachmittag wieder im Hafen Tempelhof festmachen. Der historische Flughafen ist in wenigen Minuten zu erreichen; auch bis Mitte sind es nur einige Stationen.

INFO

Hausbootferien
Bekannte Anbieter für Hausboot-Charter in Deutschland sind Kühnle-Tours in Rechlin (www.kuhnle-tours.de) und Locaboat Holidays in Freiburg (www.locaboat.com).

Die letzte Nacht liegt unser Boot am Steg des Wassersportzentrums Berlin am Müggelseedamm, kurz hinter dem Großen Müggelsee. Von hier ist es am nächsten Morgen nur noch eine knapp zweistündige Fahrt über die Dahme-Wasserstraße und den Zeuthener See zurück zur Charterbasis in Zeuthen. Die Crew schläft noch, als meine Frau und ich um 7 Uhr losmachen; ein ungewohntes Gefühl: wir beide allein am Außenfahrstand. Doch vom Motorengeräusch werden die Jungs schnell wach. Ein letztes Frühstück an Bord.

Wir lassen den Törn noch einmal Revue passieren und sind uns einig: Auch wenn der Wunsch einer Fahrt an Kanzleramt und Reichstag vorbei nicht in Erfüllung ging, war der Törn durch die Berliner Gewässer ein großartiges Erlebnis – nicht zuletzt, da die Saison noch nicht begonnen hatte. So waren wir oft ganz allein auf dem Wasser unterwegs, mussten kaum ausweichen und fanden überall schnell einen Liegeplatz. Das wird im Sommer anders und nicht immer so einfach sein. ⚓

Der Weg in den uneingeschränkten U-Boot-Krieg

Tödliches Experiment

Nach Jahren der Vorbereitung und Diskussionen siegten die Befürworter: Die gefährlichste Waffe sollte eingesetzt werden, um den Krieg bald zu beenden. Damit wurden die USA als neuer Gegner wahrscheinlich

Von Daniel Fabian

Unterseeboote waren für die Kaiserliche Marine eine neue Waffe. Erst seit 1906 im Dienst (U 1), stand das moderne Kampfmittel anfangs im Schatten der Großkampfschiffe.

Dies änderte sich jedoch bald. Je länger die Hochseeflotte untätig in den Häfen lag und als reines Abschreckungsmittel diente, desto eher kam ein Einsatz der schneller und flexibler einsetzbaren U-Boote infrage.

Seit Unterseeboote mit verbesserten Kreiselkompassen (1908) und Dieselmotor (U 19, Stapellauf 1912) zur Verfügung standen, hatte sich die Betriebssicherheit erheblich erhöht. Über Wasser fuhren die Boote mit zirka 16 Knoten, getaucht mit 7,5 Knoten und die modernsten Fahrzeuge hatten eine Reichweite von fast 9.800 Seemeilen.

Zunehmend setzte sich in Politik und Öffentlichkeit der Gedanke durch, die neue Waffe könne zu einem schnellen Sieg führen. Mit der Kriegsgebietserklärung vom 2. Februar 1915 trat das Reich in den U-Boot-Krieg ein. Die Hoffnungen, die anfangs in die U-Boote gesetzt wurden, sind nicht unverständlich. Großbritannien, die zu der Zeit mächtigste Seemacht der Welt, hatte gegen die Mittelmächte eine



EFFIZIENTE WAFFE: **Insgesamt versenkten deutsche U-Boote im Ersten Weltkrieg 6.394 Handelsschiffe und 100 Kriegsschiffe**

Foto: picture-alliance/SZ-Photo



U-BOOT-KRIEGSABZEICHEN: Von Kaiser Wilhelm II. am 1. Februar 1918 gestiftet, konnte die Auszeichnung an alle U-Boot-Fahrer verliehen werden, die an mindestens drei Feindfahrten teilgenommen hatten
Foto: interfoto/Hermann Historica

SEEBLOCKADE Was ist erlaubt?

Seit 1909 (Londoner Seekriegsrechtserklärung, vom britischen Parlament jedoch nicht ratifiziert) stellten die Regeln des Seevölkerrechts klar, was eine Kriegspartei im Rahmen einer Seeblockade völkerrechtlich unternehmen durfte, um die Einfuhr kriegswichtiger Güter und Rohstoffe zu unterbinden. Handelsschiffe auch aus neutralen Staaten durften angehalten und untersucht werden. Lieferten sie von der Blockade umfasste Güter („Konterbande") in den Feindstaat, durfte man Waren und Schiff der sogenannten „Blockadebrecher" beschlagnahmen. Gegebenenfalls hatte man das Recht, das Schiff vor Ort zu zerstören, natürlich nur, wenn Besatzung und Passagiere bis dahin sicher waren. Diese Form der Blockadedurchsetzung gegen die Handelsschifffahrt wird als „Kreuzerkrieg nach Prisenordnung" bezeichnet.



SCHLANGESTEHEN IN BERLIN: Die britische Kontinentalblockade hatte eine große Hungersnot zur Folge, der allein im Deutschen Reich über 750.000 Menschen zum Opfer fielen Foto: picture-alliance/dpa

Kontinentalblockade errichtet, um die Landmächte langfristig „auszuhungern". Proteste der neutralen Staaten, darunter der USA, gegen diesen alle Staaten betreffenden Eingriff in den Welthandel blieben nutzlos.

Zunehmend missachtete die britische Führung dabei auch völkerrechtliche Regelungen und behandelte Güter als Konterbande, die das bisher nicht gewesen waren. Das einzige Mittel des seestrategisch ungünstig gelegenen Deutschen Reichs gegen diese Handelsblockade schien eine Gegenblockade zu sein. Großbritannien als einzige Macht, die eine solche Blockade aufrechterhalten konnte, war selbst in hohem Maße von Einfuhren abhängig. Ein Einsatz der U-Boote gegen Handelsschiffe konnte die britische Seemacht an einer empfindlichen Stelle treffen.

Die neuartige Waffe im klassischen Kreuzerkrieg nach Prisenordnung einzusetzen, war in der Theorie eine intelligente Methode, ohne größere eigene Gefahren Handelskrieg zu führen. In der Praxis sahen sich die U-Boot-Kommandanten jedoch vor enorme Schwierigkeiten gestellt, denn die U-Boote waren nicht in der Lage, die Besatzungen oder Passagiere aufgebrachter Frachter aufzunehmen. Und aufgetaucht hatten sie den als Handelsschiffen getarnten Kriegsschiffen („U-Boot-Fallen" oder „Q-Ships") wenig entgegenzusetzen.

Bald forderte die britische Führung auch von zivilen Kapitänen, aufgetauchte U-Boote durch Rammen zu versenken, damit man die Schiffe nicht beschlagnahmen konnte. Schon der britische Erste Seelord John Fisher hatte geäußert, dass U-Boote im Handelskrieg entweder untätig bleiben oder aber Schiffe ohne Rücksicht auf Zivilisten versenken müssten. Die neue Waffe schien für den klassischen Kreuzerkrieg nach Prisenordnung schlicht ungeeignet.

Heftige, zunehmend auch öffentliche Debatten entzweiten die militärische und politische Führung, Kompetenzstreitigkeiten brachen aus. Verschärft wurde die Lage durch militärische Zwischenfälle. Der am 7. Mai 1915 vor Südirland versenkte Cunard-Passagierdampfer *Lusitania* hatte nachweislich Kriegsmaterial im Vorschiff geladen: Halbzeuge zur Granatherstellung und 4.200 Kisten mit Patronen und Munition.

Die U-Boot-Besatzung (U 20 unter Kapitänleutnant Walter Schwieger) führte einen aus alliierter Sicht völkerrechtswidrigen Befehl aus, der aber tatsächlich als Mittel des Seekrieges (und als Repressalie gegen die ihrerseits völkerrechtswidrige britische Blockade) gerechtfertigt war. Zudem entstand die hohe Opferzahl nicht direkt durch den Torpedotreffer, sondern durch eine bis heute ungeklärte Explosion. Dennoch wurde der Torpedoabschuss auf den Passagierfrachter in den USA skandalisiert und als Beispiel für deutsche Brutalität missbraucht.

Internationale Proteste

Dass daraufhin der US-Außenminister William Jennings Bryan zurücktrat, sollte sich für die deutsche Seite als fatal erweisen, denn er war der einzige im Kabinett Wilson gewesen, der sich für einen dauerhaften Frieden mit Deutschland eingesetzt hatte.

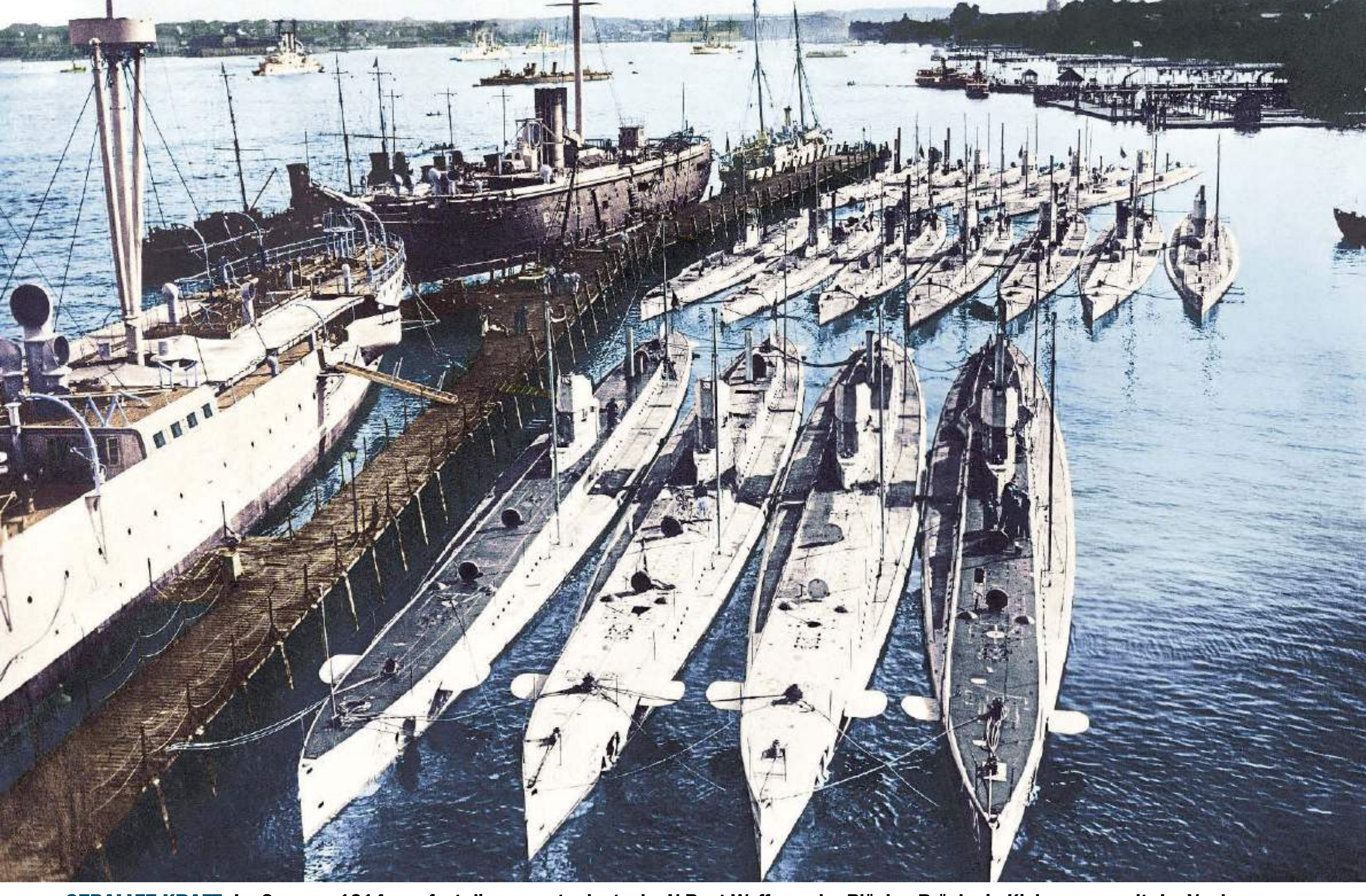
Nach internationalen Protesten wegen der Versenkung der *Lusitania* und später der *Arabic* stellte man den U-Boot-Krieg zunächst im September 1915 ein, um ihn im folgenden Februar wieder aufzunehmen. Im April/Mai 1916 stellte man ihn dann erneut ein. Die USA hatten mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen gedroht; einen Kriegseintritt der USA galt es tunlichst zu verhindern.

Eine mögliche Kriegsbeteiligung der USA galt als eine der größten Sorgen. Industrie und Finanzwirtschaft waren mit der Entente aufs Engste verflochten, die US-Rüstungsausfuhren und -kredite hatten eine Höhe erreicht, die aus Sicht der Mittelmächte höchst besorgniserregend sein musste. Ihre Gegner waren bei den USA hochverschuldet, und je größer die Schulden wuchsen, desto mehr Interesse besaßen einflussreiche Kreise in den USA an einem Sieg der Alliierten.

US-Präsident Woodrow Wilson betonte stets, die USA aus dem Krieg herausgehalten zu haben, und führte damit 1916 sogar Wahlkampf. Doch angesichts der wirtschaftlichen Situation und weil er von Beratern umgeben war, die eindeutig Partei für Großbritannien nahmen, musste die deutsche Seite an sei-



ALS HELDEN GEFEIERT: U-Boot-Kommandanten genossen im Volk hohes Ansehen und galten der Jugend als Vorbild Foto: picture-alliance/SZ-Photo



GEBALLTE KRAFT: **Im Sommer 1914 war fast die gesamte deutsche U-Boot-Waffe an der Blücher-Brücke in Kiel versammelt. Im Vordergrund die modernsten Einheiten (U 19 bis U 22) mit Diesel- statt Petroleummotoren**
Foto: picture-alliance/akg-images

nem Friedenswillen zweifeln. Also galt es, das Reich für alle Eventualitäten zu rüsten.

Während des Jahres 1916 kam es in der Reichsleitung, im Reichstag, in der Marineführung und der OHL immer wieder zur Diskussion, ob der U-Boot-Krieg in uneingeschränkter Form wiederaufgenommen werden sollte. Das bedeutete, in einem zum Seekriegsgebiet erklärten Bereich jedes Schiff unter neutraler oder feindlicher Flagge ohne Vorwarnung zu versenken, um den Seehandel zum Erliegen zu bringen. Moralische Bedenken, damit auch Zivilisten in Gefahr zu bringen, standen der Sorge um die Sicherheit der eigenen U-Boot-Besatzungen gegenüber.

Außerdem sah sich die deutsche Führung genötigt, dringend etwas gegen die Blockade zu unternehmen, die im Deutschen Reich und in Österreich-Ungarn eine schwere Hungersnot ausgelöst hatte. Vor allem in der Marineführung, aber auch in der Presse und im Reichstag gewann die Idee eines rücksichtslosen Einsatzes des modernen Waffensystems U-Boot immer mehr Anhänger. Der hochangesehene Großadmiral Alfred von Tirpitz, der nach jahrelangen Streitereien kurz vor Resignation und Entlassung stand, gab gar die fragwürdige Prognose ab, der uneingeschränkte U-Boot-Krieg könne Großbritannien innerhalb von sechs Wochen zur Kapitulation bewegen.

Gegen Ende 1916 stand Reichskanzler Theobald von Bethmann Hollweg mit seiner ablehnenden Haltung allein. Die Entscheidung war so bedeutend, dass aus heutiger Sicht unbegreiflich erscheint, dass Bethmann Hollweg die Versprechen aus dem Admiralstab (dessen Chef Henning von Holtzendorff wollte Großbritannien in wenigen Monaten zur Kapitulation zwingen) nicht selbst überprüfen ließ. Wie der Admiralstab, so hätte auch er zivile und militärische Berater heranziehen können.

> „Ich erwarte diesen Erfolg mit Sicherheit innerhalb eines Zeitraumes von längstens fünf Monaten“
>
> Großadmiral Henning von Holtzendorff

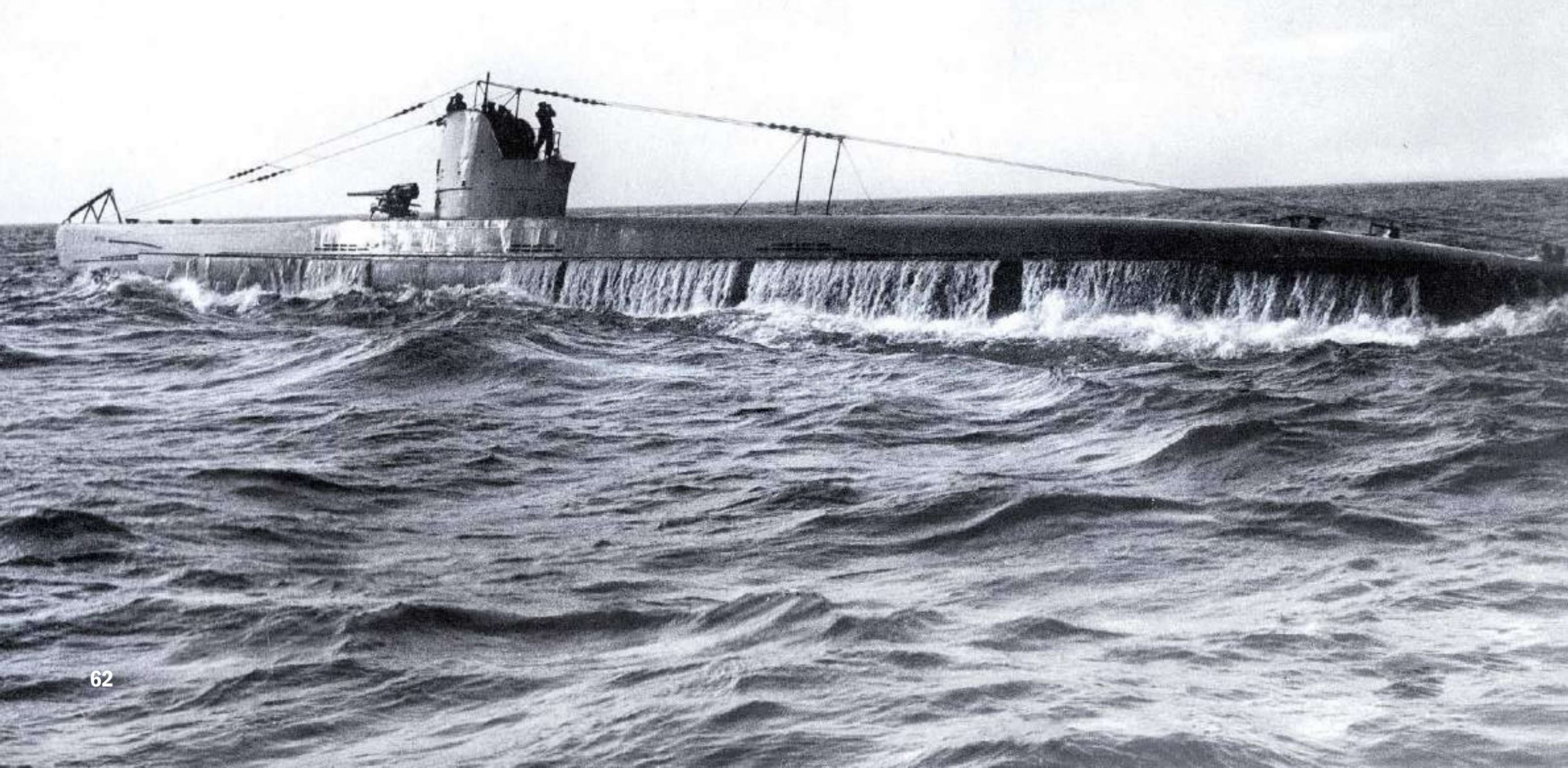
Auch Erich Ludendorff (und mit ihm die Oberste Heeresleitung) übernahm in dieser Schicksalsfrage ungeprüft die Angaben der Marineführung. Das war besonders verhängnisvoll, weil die OHL, die Kräfte und Ressourcen schonen wollte, lange gegen eine Ausweitung des U-Boot-Krieges votiert hatte. Hätte sich die OHL gegen den uneingeschränkten U-Boot-Krieg ausgesprochen, wäre er wohl nicht zustande gekommen. Der Entschluss für den uneingeschränkten U-Boot-Krieg ist also nicht nur der Marineführung anzulasten. Diese hatte zwar durch unrealistische Erwartungen, waghalsige Rechenspiele und den Ehrgeiz, im Alleingang die Wende im Krieg herbeizuführen, eine gefährliche Situation herbeigeführt.

Ein wesentlicher Anteil aber kam dem Parlament zu. Ohne den vehementen, von der Presse und rechtsgerichteten Verbänden unterstützten Gegenwind des Reichstags hätte der Reichskanzler, dem der Kaiser in dieser Frage ja lange Zeit zugestimmt hatte, den uneingeschränkten U-Boot-Krieg mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auch weiterhin aus diplomatischen und humanitären Gründen verhindert.

Doch es kam anders. Am 16. Oktober 1916 erklärte eine Mehrheit der Reichstagsfraktionen, der Kanzler habe sich bei der Entscheidung über den U-Boot-Krieg an die Auffassung der OHL zu halten. Damit war klar, dass das Parlament, sollte es zu einer Abstim-

LIEF TROTZ WARNUNGEN AUS: Die als Hilfskreuzer in der britischen Marineschiffsliste verzeichnete 30.396 BRT große *Lusitania* sank innerhalb kurzer Zeit Foto: picture-alliance/AP-Images

GEFAHR AUS DER TIEFE: Aufgetauchtes deutsches U-Boot auf der Jagd nach feindlichem Schiffsraum Foto: picture-alliance/SZ-Photo



HINTERGRUND Der U-Boot-Krieg 1914–1918

Der britische Marineminister und spätere Premierminister Winston Churchill erklärte später, dass der uneingeschränkte U-Boot-Krieg erst mit unzureichenden Mitteln begonnen und dann für längere Zeit beendet wurde. So hatte man Zeit, entsprechende Abwehrwaffen und -strategien zu entwickeln. Dies habe Großbritannien „zu einem guten Teil die Rettung gebracht“.

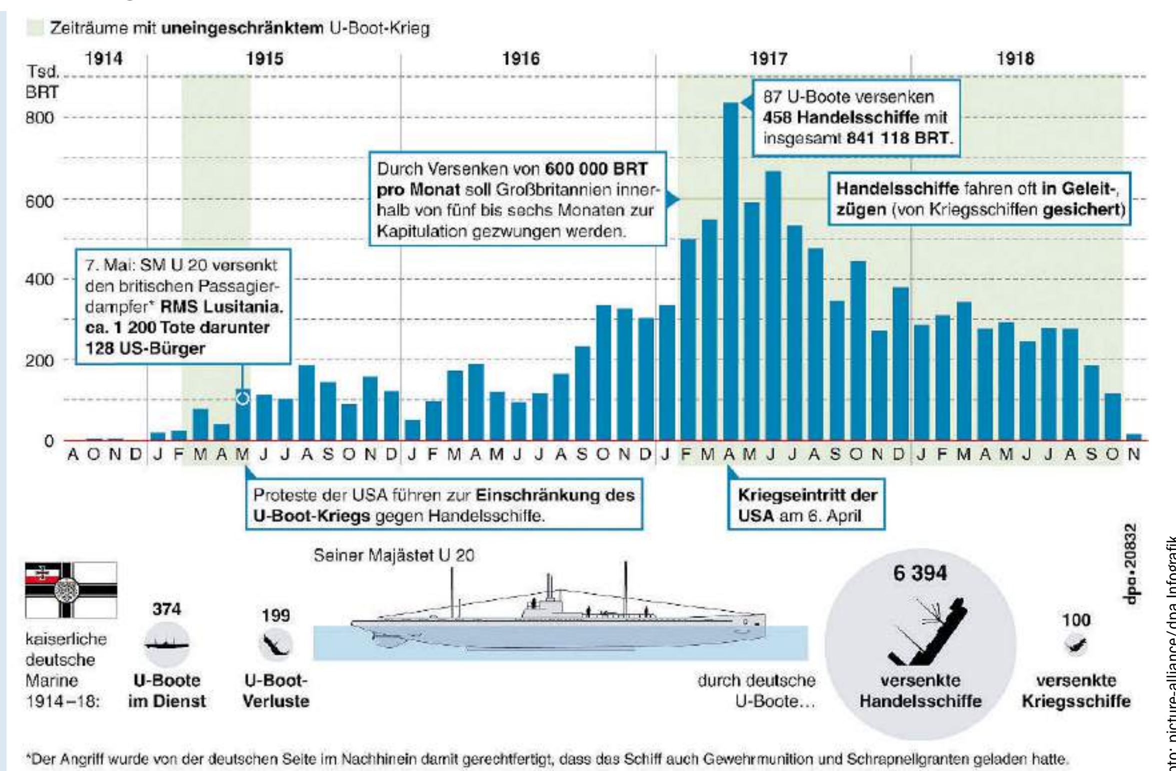


Foto: picture-alliance/dpa Infografik

mung kommen, Bethmann nicht mehr folgen würde. Erst das Zusammenspiel von Parlament, militärischer Führung, Presse und agitierenden Verbänden nahm ihm letztlich die Entscheidungsmacht aus der Hand.

Welche Pläne hatte Wilson?

Die Befürworter der militärischen Eskalation hatten in der gesamten Gesellschaft eine übermächtige Mehrheit gewonnen. Dass es dazu kommen konnte, muss zwar – aus heutiger Sicht – als Fehlentscheidung gewertet, aber nach den damaligen Sichtweisen und Umständen als kaum vermeidbar eingeschätzt werden. Denn ohne genaue Kenntnis von Wilsons Plänen stand die militärische und politische Führung vor einem Rätsel, welches man nicht wirklich lösen konnte. Waren Wilsons Friedensbemühungen taktisch motiviert und wartete er nur auf die Gelegenheit, der Bevölkerung den Kriegseintritt schmackhaft zu machen? Dann erschien ein möglichst schneller Versuch, Großbritannien niederzuwerfen, eine der wenigen noch verbleibenden Handlungsmöglichkeiten des Reiches vor einem dann sicheren Kriegseintritt der USA.

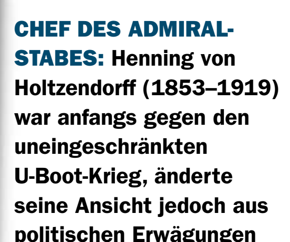
Oder war Wilson tatsächlich friedenswillig und bereit, gegen die Interessen der eigenen nationalen Finanzwirtschaft und der Rüstungsindustrie zu entscheiden und die Entente zu Friedensverhandlungen zu zwingen? In diesem Fall war der Entschluss zum uneingeschränkten U-Boot-Krieg eine diplomatische und strategische Katastrophe. Diese Entscheidung kam unter verschärften innenpolitischen Bedingungen, im Krieg und unter Zeitdruck zustande, denn mit jedem Monat, in dem die USA – mutmaßlich – dem Kriegseintritt näher rückten, nahmen die Kräfte des Deutschen Reiches ab und ein „schneller Sieg“ erschien noch weniger wahrscheinlich.

> „Sowohl die Führung wie die Unterlassung des U-Boot-Krieges blieb ein Experiment.“
>
> Reichskanzler Theobald von Bethmann Hollweg

So traf der Kronrat am 9. Januar 1916 im Großen Hauptquartier in Pleß (Schlesien) seinen verhängnisvollen Beschluss. Man informierte die USA erst am Vortag des uneingeschränkten U-Boot-Krieges, ohne dass sie sich dazu noch äußern konnten. In den folgenden Monaten trat alles ein, was Bethmann Hollweg (und 1915 auch noch Tirpitz) befürchtet hatte: Wilson, der noch am 4. Januar 1917 gesprächsweise äußerte, es werde keinen Krieg der USA geben, fühlte sich angesichts vorangegangener Friedensangebote hintergangen und schwenkte um auf Kriegskurs, was seinem kriegsbereiten Umfeld hochwillkommen war.

Obwohl US-Passagierdampfer unter gewissen Auflagen nach wie vor vom U-Boot-Krieg ausgenommen blieben, traten die USA in den Krieg ein und unterstützten die Entente sofort mit Schiffsraum, Krediten und massivem Druck auf andere bisher neutrale Staaten, der Kriegskoalition gegen die Mittelmächte ebenfalls beizutreten. Schnell erwies sich, dass das militärische Potenzial der US-Marine,





CHEF DES ADMIRALSTABES: Henning von Holtzendorff (1853–1919) war anfangs gegen den uneingeschränkten U-Boot-Krieg, änderte seine Ansicht jedoch aus politischen Erwägungen

Foto: picture-alliance/dpa



VERBÜNDETE: Karikatur auf die „neutrale“ Schifffahrt der Amerikaner Foto: interfoto/Sammlung Rauch

ÜBERWASSERSCHUSS: Nach Torpedierung versenkt ein deutsches U-Boot mit seinem 10,5-Zentimeter-Deckgeschütz ein feindliches Handelsschiff Foto: picture-alliance/SZ-Photo

DATEN DER WEG ZUM KRIEGSEINTRITT DER USA

Datum	Ereignis
12.12.1916	Deutsches Friedensangebot
18.12.1916	Friedensnote Wilsons
26.12.1916	Mittelmächte schlagen direkte Friedensverhandlungen auf der Grundlage der Wilson-Note vor
30.12.1916	Ablehnung des Friedensangebots durch die Entente
9.1.1917	Entschluss des Kronrates über den Eintritt in den uneingeschränkten U-Boot-Krieg, kaiserlicher Befehl
10.1.1917	Ablehnung des Wilson-Angebots durch die Entente
31.1.1917	Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Kriegs wird den USA mitgeteilt ohne Möglichkeit zur Replik
1.2.1917	Uneingeschränkter U-Boot-Krieg
3.2.1917	Abbruch der diplomatischen Beziehungen seitens der USA
6.4.1917	Kriegserklärung der USA

von Tirpitz noch 1916 herablassend als „ohne Bedeutung für uns“ eingeschätzt, kaum bekannt gewesen war und in die Berechnungen des Admiralstabes überhaupt nicht mit einfloss – ein kaum begreifliches Versäumnis.

Admiral Holtzendorff gab gar sein „Seeoffiziersehrenwort“, dass die Amerikaner es dank der U-Boote überhaupt nicht bis zum europäischen Festland schaffen könnten; ihre Truppentransporter werde man alle versenken. Die Marineführung war von der Leistungsfähigkeit ihrer Wunderwaffe so überzeugt, dass sie die Produktion drosselte; Holtzendorff ließ im Februar 1917 bereits bestellte U-Boote nicht bauen. Möglicherweise sollte damit nach dem vermeintlich kurz bevorstehenden Sieg verhindert werden, dass zu viele unbenutzte U-Boote untätig in den Häfen liegen würden.

Zu allem Überfluss brach nur wenige Wochen nach dem Entschluss des Kronrates die russische Februarrevolution aus. Die Zarenherrschaft fand ein blutiges Ende. Damit war abzusehen, dass der große Kriegsgegner im Osten ausfallen und man alsbald Kräfte von der Ostfront abziehen könnte. Ludendorff bekannte später, die OHL hätte sich nicht für den uneingeschränkten U-Boot-Krieg entschieden, wenn sie früher gewusst hätte, dass Russland als Gegner wegfiel. Die verbesserte Situation im Landkrieg änderte jedoch nichts an der seestrategischen Lage: Bis zum Spätjahr 1917 hätte es zu einem Sieg über Großbritannien kommen müssen, um die Planspiele zu rechtfertigen. Zu diesem Zweck sollten monatlich 600.000 BRT Schiffsraum auf dem Meeresboden versinken.

Anfangs sah es für wenige Monate so aus, als könnte die deutsche Strategie aufgehen. Die Versenkungszahlen im April (über 840.000 BRT Handelstonnage sowie drei Kriegsschiffe) übertrafen alle Erwartungen, von April bis Juni stieg die Versenkungsziffer auf über 2 Millionen BRT.

Im April 1917 erfuhren die USA aus Großbritannien, dass Deutschland auf dem besten Wege sei, den Krieg zu gewinnen, und dass das Empire sich in vier bis fünf Monaten würde ergeben müssen. Doch als die USA ihre Schiffe organisiert und in Bewegung gesetzt hatten, wendete sich das Blatt wieder. Schnell waren Entente-Mächte und die USA, die jetzt offen zusammenarbeiten konnten, dazu übergegangen, Geleitzüge zu bilden.

Sinkende Zahlen

Dadurch sank die Zahl der versenkten BRT. Truppentransporte aus den USA und die Blockade wurden nicht verhindert und auch die Kriegsmittel- und Rohstofflieferungen nach Westeuropa nicht effektiv gestört. Im Sommer 1917 war klar, dass sich die deutsche Führung getäuscht hatte.

Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg brachte keine Verkürzung des Krieges, gab aber der Kriegspartei in den USA einen Vorwand, in den Krieg einzutreten, und stellte das Deutsche Reich vor der Weltpresse einmal mehr als Schuldigen dar. Der U-Boot-Krieg wurde außerdem zu spät und zu zögerlich beschlossen und durchgeführt. ⚓

LITERATURTIPP

Koerver, Hans Joachim: *Krieg der Zahlen – Deutscher Ubootkrieg, britische Blockade und Wilsons Amerika 1914–1919.* Bd. 2: *Frieden oder Uboote?* Steinbach 2017

WISSENSCHAFTLICHE TAGUNG

Schiffbau: Damals und heute

Das Museum der Binnenschifffahrt in Duisburg war ein ebenso interessanter wie ansprechender Tagungsort Fotos: Ronald Hopp

Unter dem Thema „Von der Kogge zum Containerschiff“ gingen auf einer Internationalen Tagung im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg vom 17. bis 19. März Wissenschaftler der Frage nach, wie Schiffe entstehen.

Auf dieser von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte in Kooperation mit der Deutschen Marineakademie, dem Deutschen Maritimen Institut sowie der Ranke-Gesellschaft veranstalteten Konferenz beschrieben zwölf Vorträge die Entwicklung des Schiffbaus von der Antike bis in die Gegenwart, von handwerklicher zu industrieller Fertigung. Als Ergebnis konnte aufgezeigt werden, wie ein Schiffskörper seit der Antike bis noch ins 17. Jahrhundert in Schalenbauweise entstand: In eine aus den Planken geformte Schale wurden die Spanten nachträglich als Verstärkung eingefügt.

Vom 18. bis ins 20. Jahrhundert hingegen war das Skelett von Kiel und Spanten als Träger der Außenhaut Konstruktionsprinzip eines Schiffskörpers. In den 1940er-Jahren entstand die Sektionsbauweise, das heißt die dezentrale Fertigung einzelner Sektionen, die man daraufhin zentral zu einem Schiffsrumpf zusammenfügte, als neues Schiffbauprinzip. Es findet heute noch, vor allem im Großschiffbau, Anwendung. Die Tagungsbeiträge dieser Konferenz, mit der die DGSM eine Veranstaltung von zweifellos universitärem Niveau anbot, sollen in einer wissenschaftlichen Schriftenreihe in ansprechender Form veröffentlicht werden.

Dr. Heinrich Walle



In den Vortragspausen fanden die Zuhörer Gelegenheit zum regen Gedankenaustausch



TERMINE IM SOMMER

Vorträge und Veranstaltungen der Regionalgruppen



Ein Vortrag der Regionalgruppe Stralsund im August wird das Erbe der DDR-Seestreitkräfte thematisieren

Foto: Sammlung GSW

5. Juli 2017

Die **Regionalgruppe Stralsund** lädt ein zum Vortrag: „Zur strategischen und militärischen Lage der asiatisch-pazifischen Region. Der Interessengegensatz China – USA“
Referent: Bernd Biedermann
Beginn: 19 Uhr
Ort: Marinemuseum gegenüber Museumsschiff *Hans Beimler*, Haupthafen, Fährstraße 9, 17449 Peenemünde

12. Juli 2017

Die **Regionalgruppe Stralsund** lädt ein zum Vortrag: „Entwicklung und Einsatz der V 1“
Referent: Peter Schulz
Beginn: 19 Uhr
Ort: wie oben

19. Juli 2017:

Die **Regionalgruppe Berlin** lädt ein zum Vortrag: „Die drei Hebeschiffsserien der Neptun Werft Rostock“
Referent: E. Wirth
Beginn: 18 Uhr
Ort: Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

19. Juli 2017:

Die **Regionalgruppe Stralsund** lädt ein zum Vortrag: „Vom Torpedoboot zum kleinen Raketenschiff – Vorläufer, Modifikation und aktuelle Entwicklungsoptionen“
Referenten: Holder Neidel/ Egbert Lemcke
Beginn 19 Uhr
Ort: wie oben

26. Juli 2017:

Die **Regionalgruppe Stralsund** lädt ein zum Vortrag „Der 17. Juni 1953 – Alarm für Flottenkräfte im Marinestützpunkt Peenemünde. Einsatz der VP-See vor der mecklenburgischen Küste und 9 Küstenstädten“
Referent: Dr. Ingo Pfeiffer
Beginn: 19 Uhr
Ort: wie oben

27. bis 31. Juli 2017:

Die **Regionalgruppe Stralsund** unternimmt einen Arbeitsbesuch nach Kaliningrad und Baltisk zur Pflege partnerschaftlicher Beziehungen zum Museum der Baltischen Flotte in Baltisk und zum Museum Weltozean in Kaliningrad sowie zur regionalen Organisation des Veteranenverbandes der Baltischen Flotte Kaliningrad – Swinouscie.

29. Juli 2017:

Die **Regionalgruppe NRW** lädt ein zum 4. Regionaltreffen: Rückblick auf die marinehistorische Exkursion 2017 nach Norwegen, Ausblick auf die weiteren Aktivitäten der Regionalgruppe.
Ort: Museum der Deutschen Binnenschifffahrt, Apostelstraße 84, 47119 Duisburg

2. August 2017:

Die **Regionalgruppe Stralsund** lädt ein zum Vortrag: „Die Seeluftschlacht um Midway“
Referent: Axel Schilling
Beginn: 19 Uhr
Ort: wie oben

9. August 2017:

Die **Regionalgruppe Stralsund** lädt ein zum Vortrag: „Die Insel Usedom und die Herzogstadt Wolgas“
Referent: Klaus Plötz
Beginn: 19 Uhr
Ort: wie oben

16. August 2017:

Die **Regionalgruppe Berlin** lädt ein zum Vortrag: „Phantasie und Wirklichkeit. Die Hamburger Konvoischiffe des 17. und 18. Jahrhunderts“
Referent: Thomas Feige
Beginn 18 Uhr
Ort: Casino Westhafen, Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

16. August 2017:

Die **Regionalgruppe Stralsund** lädt ein zum Vortrag: „Das maritime Erbe der NVA: Übernahme – befristete Indiensthaltung – Ausverkauf – Verwertung von Schiffen der Volksmarine“
Referent: Dr. Klaus Pfeiffer
Beginn: 19 Uhr
Ort: wie oben

23. August 2017:

Die **Regionalgruppe Stralsund** lädt ein zum Vortrag: „Als Fotograf bei der Volksmarine“
Referent: Peter Seemann
Beginn: 19 Uhr
Ort: wie oben

30. August 2017:

Die **Regionalgruppe Stralsund** lädt ein zur Buchlesung aus dem Krimi zum Schiff
Referent: Hans Jürgen Rusch
Beginn: 19 Uhr
Ort: wie oben

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Gero Hesse
Brucknerstraße 29
53844 Troisdorf

E-Mail:
geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de

Kampfschwimmer im Zweiten Weltkrieg

Sabotage unter Wasser

Ihr Auftrag war es, feindliche Hafenanlagen auszukundschaften, Seefahrzeuge unschädlich zu machen sowie Brücken und Schleusen zu zerstören. Ihre Wurzeln liegen im Ersten Weltkrieg

Von Michael Jung

Kampfschwimmer und Minentaucher sind heute eine Elitetruppe der Bundeswehr; sie entschärfen Minen und kämpfen weltweit gegen Terroristen und Piraten. Was aber kaum bekannt ist: Sie sind keineswegs eine moderne Truppe, sondern haben eine bemerkenswerte Tradition.

Die Idee, einen mit Sprengkörpern und Tauchgerät ausgerüsteten Schwimmer gegen Schiffsziele einzusetzen, verwirklichte das deutsche Heer bereits 1915. Die ersten deutschen Kampfschwimmer stammten aus der 2. Reserve-Pionierkompanie des Stettiner Pionierbataillons 2, die im Rhein bei Mainz ausgebildet wurden. Sie trugen einen wasserdichten Anzug, den die Versuchskompanie des Potsdamer Garde-Pionierbataillons entwickelt hatte.

Erster Einsatz im Osten

Dabei handelte es sich um einen eng anliegenden, einteiligen Anzug aus imprägniertem Spezialgewebe, zu dem ein Tragegestell mit Gurt samt eingearbeiteten Taschen gehörte. In diesen Taschen konnte man Spreng- und Zündmittel mitführen.

Der Kampfschwimmer verwendete ein Sauerstoff-Kreislaufgerät und trug Lederstiefel. Flossen kannte man damals noch nicht. Der erste Einsatz fand in der Nacht zum 17. August 1915 statt, als fünf Pioniere unter der Führung eines Vizefeldwebels einen russischen Bewachungsdampfer vor Kowno erfolgreich bekämpften. Das Schiff ankerte oberhalb der Wilija-Mündung im Njemen und sollte beseitigt werden. Es gelang den Pionieren tatsächlich, mit der Strömung unbemerkt anzuschwimmen, Ladungen an dem Schiffsrumpf und der Schraube

SÄGEFISCH: Das Abzeichen der deutschen Kampfschwimmer im Zweiten Weltkrieg (oben) war eines der wenigen Embleme im „Dritten Reich", die ohne „Hakenkreuz" auskamen Foto: Michael Jung



FRÜHER BEGINN: Ausbildung von „Meereskämpfern" 1915 an einer Rhein-Anlagestelle bei Mainz
Fotos (3) Michael Jung

AUFWENDIG: Neben dem dreiteiligen Tauchanzug und dem Sauerstoff-Kreislauftauchgerät von Pirelli gehörten auch Flossen, Uhr und der Kompass aus italienischer Produktion zur Ausrüstung

Foto: picture-alliance/SZ-Photo

anzubringen und durch eine zeitverzögerte Zündung auszulösen. Die Detonationen setzte das Bewachungsschiff außer Gefecht.

Der Angriff blieb allerdings ein singuläres Experiment. Weitere Kampfschwimmer-Einsätze während des Ersten Weltkriegs sind nicht bekannt. Es sollte fast 30 Jahre dauern, bis dann die deutsche Wehrmacht Kampfschwimmer einsetzte.

Einer der ersten und erfolgreichsten deutschen Kampfschwimmer des Zweiten Weltkriegs war der Abwehr-Hauptmann Friedrich Hummel. Er war von 1942 bis Anfang 1944 verantwortlich für die Sabotagetrupps, die in spanischen Häfen und vor allem in Gibraltar alliierte Treibstoffdepots, Munitionslager und Schiffe angriffen.

Da Sabotageakte gegen Schiffe durch in die Ladung eingeschmuggelte Sprengladungen nicht immer das gewünschte Ergebnis brachten, übernahm es Hummel selbst, unter Wasser Minen an den Schiffsrümpfen anzubringen.

Einzelleistungen

Seine Angriffe fanden vornehmlich in den Häfen von Gibraltar und Sevilla statt, wo er sich nachts als Fischer verkleidet mit einem kleinen Ruderboot den alliierten Schiffen näherte. In Schiffsnähe legte er sein Tauchgerät an, sprang ins Wasser und befestigte die Mine am Rumpf.

Nach dem Seitenwechsel Italiens im Sommer 1943 griffen Hummel und seine Helfer vorwiegend die in spanischen Häfen liegenden italienischen Schiffe an. Sie wollten verhindern, dass Spanien diese Schiffe an die Alliierten auslieferte und diese somit gegen Deutschland antreten konnten.

Obwohl es Hummel von seiner vorgesetzten Dienststelle in Berlin streng verboten war, persönlich Angriffe durchzuführen – er war als Diplomat der deutschen Botschaft getarnt und eine Gefangennahme hätte diplomatische Konflikte hervorgerufen –, führte Hummel seine Kampfschwimmereinsätze unvermindert durch.

Steigende Intensität

Sie erreichten Anfang 1944 eine solche Intensität, dass die spanische Behörde die vielen Eingaben der Alliierten nicht mehr länger ignorieren konnte und Friedrich Hummel, gemeinsam mit einigen weiteren, als Spione und Saboteure verdächtigten deutschen Botschaftsangehörigen, des Landes verwies.



VORFÜHRUNG: Ausbildungsleiter Alfred von Wurzian präsentiert vor Offizieren an der Marineschule Mürwik die Ausrüstung der Kampfschwimmer

IN FORM: **Viele Kampfschwimmer waren Leistungssportler und stammten aus der „Wettkampfgruppe Schwimm“; rechts der später durch einen erfolgreichen Angriff auf die Brücken in Nimwegen bekannte Heinz Bretschneider**

Unterdessen hatte die Kriegsmarine einen eigenen Verband mit Kleinkampfmitteln aufgestellt: Er bestand vor allem aus Kleinst-U-Booten, Sprengbooten, Ein-Mann-Torpedos und Kampfschwimmern. Befehlshaber des Kleinkampfmitel-Verbandes war Konteradmiral Hellmuth Heye.

Die Ambitionen für eine solche Einheit zeigte die Kriegsmarine schon seit Frühjahr 1943, der ausschlaggebende Faktor war aber letztendlich der überraschende Angriff englischer Kleinst-U-Boote gegen das Schlachtschiff *Tirpitz* in Norwegen im Dezember 1943. Der Angriff setzte das Schlachtschiff sechs Monate außer Gefecht.

Bei der Aufstellung des Kleinkampfverbandes im April 1944 konnte die Kriegsmarine nicht nur auf die reichhaltigen Erfahrungen und Waffenträger der im Sommer 1943 auf die deutsche Seite gewechselten italienischen Marineeinheit „Decima Mas“ unter ihrem Kommandeur Junio Valerio Borghese zurückgreifen, sondern auch auf zwei Spezialeinheiten der Abwehr.

Von Italienern gelernt

Zunächst die „Küstenjäger-Abteilung“, die ein Bestandteil des Abwehr-Regimentes „Brandenburg“ war und vorwiegend aus Sturm- und Landungsbooten bestand. Ihre 4. Kompanie war als erste deutsche Kleinkampfmittel-Einheit konzipiert, die erst mit Kleinst-Torpedoträgern (den sogenannten „Schneiderbooten“) ausgerüstet werden sollte, dann aber Sprengboote vom Typ „Linse“ erhielt.

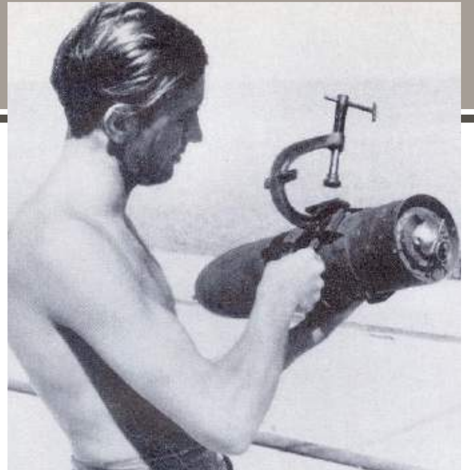
Daneben hatte die Abwehr gerade damit begonnen, innerhalb des Regimentes „Brandenburg“ auch eine eigene Kampfschwimmereinheit aufzubauen: Die „Meeresjäger-Abteilung“ entstand Ende 1943 im italienischen Valdagno nahe Vincenza, wo ebenfalls die italieni-



BEFEHLSHABER: **Konteradmiral Hellmuth Heye (1895–1970, Crew 14), Kommandeur des Kleinkampfmittel-Verbandes**



KLEINKAMPFMITTEL: Sprengboote vom Typ „Linse" führten 300, später 400 Kilogramm Sprengstoff mit und erzielten die Wirkung von Grundminen Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



HOCHBRISANT: Die Sprengminen wurden mit einer Schraubzwinge an der Schlingerleiste befestigt



UNENTBEHRLICH: Alfred von Wurzian mit „Draeger-Sauerstoff-Kreislauftauchgerät", das den Schwimmer zuverlässig versorgte Foto: Michael Jung

schen „Gamma"-Kampfschwimmer stationiert waren.

Die Bildung dieser Einheit war vor allem ein Verdienst des Österreichers Alfred von Wurzian, der an den Unterwasserexpeditionen des Meeresforschers Hans Hass teilgenommen und dabei die Möglichkeiten für eine militärische Verwendung der blasenlosen Sauerstoff-Kreislaufgeräte erkannt hatte.

Hartnäckig hatte er seine Ideen immer wieder verschiedenen Wehrmachtsstellen vorgetragen, bis sie schließlich von der Abwehr aufgegriffen wurden. Die Meeresjäger- und Küstenjäger-Abteilung bildeten die Keimzelle der Kleinkampfmittel-Verbände.

Ausbildungsstätten

Die Kampfschwimmereinheit der Kriegsmarine führte die Bezeichnung „Lehrkommando 700". Im Juni 1944, als man die „Meeresjäger-Abteilung Brandenburg" aus der Abwehr ausgliederte und als LK 700 in den K-Verband überführte, war Hauptmann Friedrich Hummel Leiter dieser Einheit.

Nachdem er aus Spanien ausgewiesen worden war, hatte er im Februar 1944 das Kommando übernommen und wurde nach Eingliederung in die Kriegsmarine von dem Marinestabsarzt Armin Wandel abgelöst. Hummel blieb aber verantwortlicher Leiter der Einsatzgruppen.

Alfred von Wurzian wurde Ausbildungsleiter der „Meereskämpfer", wie man die deutschen Kampfschwimmer nannte. Er hatte selbst im Sommer 1943 mehrere Wochen an einem Lehrgang der italienischen „Gamma"-Kampfschwimmer in La Spezia teilgenommen. Für die Ausbildung standen anfänglich Hallenbäder in Valdagno und im oberbayerischen Bad Tölz (in der dortigen SS-Junkerschule) sowie eine Freitauchausbildungsstätte bei Venedig auf der Insel San Giorgio in Alga zur Verfügung.

MILITÄRISCH NUTZBAR

Die Bildung der Einheit war vor allem das Verdienst des Österreichers Alfred von Wurzian, der an Unterwasserexpeditionen teilgenommen und die blasenlosen Sauerstoff-Kreislaufgeräte getestet hatte

Die beiden ersten Gebäude dienten in der Hauptsache dazu, den Schwimmer mit der speziellen Tauchausrüstung vertraut zu machen, ihn daran zu gewöhnen, wie man sie anwendet, und die körperliche Leistungsfähigkeit zu steigern.

Hohe Anforderungen

In der Freitauchausbildungsstätte erhielt der Schwimmer Unterricht in Navigation, Meereskunde und Tauchtechnik, außerdem wurde er im freien Wasser geschult und durch entsprechende Verpflegung, Leistungssport und biologische Aufklärung in Bezug auf das Verhalten von Haien auf seine spätere Aufgabe vorbereitet.

Die Schwimmer kamen nach Ausfall Venedigs im Herbst 1944 nach List auf Sylt. Dort befand sich im ehemaligen Fliegerhorst ein kleines Hallenbad, das man nutzen

GLIEDERUNG Kommando der Kleinkampfmittel-Verbände

Das K.d.K. setzte sich aus einem Führungs- und Quartiermeisterstab, einem Kriegsgericht, Personalbüro sowie einer technischen und wissenschaftlichen Abteilung mit mehr als 30 Offizieren, drei höheren Beamten und Unterführern zusammen. Dem Kommando unterstanden Aufstellungs- und Ausbildungsabteilungen, Lehr-, Versuchs- und Unterstützungseinheiten. Für die Einsatzgebiete West, Süd, Holland und Norwegen wurden taktische Führungsstäbe gebildet. Konteradmiral Hellmuth Heye (ab 1. August 1944 Vizeadmiral) leitete den Verband und war dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (Ob.d.M.) direkt unterstellt.



UHRENVERGLEICH: Der vor dem Einsatz zeitlich exakt bestimmte Ablauf war für Kampfschwimmer überlebenswichtig
Foto: Michael Jung

konnte. Die Freitauchausbildung fand von nun an nur noch, in stark eingeschränktem Rahmen, in der Flensburger Förde in einem getarnten Barackenlager der Marineschule Mürwik statt.

Neben der Kampfschwimmereinheit der Kriegsmarine entstand auch in der SS eine entsprechende Truppe: Nachdem sich im Frühjahr 1944 Konteradmiral Heye und der SS-Sonderwaffenbeauftragte Sturmbannführer Otto Skorzeny auf die Aufgabenteilung geeinigt hatten, wonach die Kriegsmarine für Kampfschwimmereinsätze an der Küste und die SS für Einsätze im Binnenland zuständig sein sollten, kommandierte die SS eine Anzahl ihrer Soldaten zu den Ausbildungsstätten ab.

Zusammenarbeit mit SS

Dort erhielten sie gemeinsam mit den Soldaten der Kriegsmarine ihre Ausbildung. Dies änderte sich im Herbst 1944, als nach Reibereien die Angehörigen der Abwehr und der SS von der Kriegsmarine getrennt wurden. Die SS bildete daraufhin eine eigene Kampfschwimmereinheit und nannte sie „Jagdkommando Donau“. Ihr neuer Standort: das Dianabad in Wien, wo neben der SS-Junkerschule von Bad Tölz nun die Ausbildung fortlief.

Da die Aufgaben der SS-Kampfschwimmer vorwiegend im Binnenland lagen, richtete man hier dementsprechend die erste Flusskampfschule der SS ein. Zu diesem Zweck beschlagnahmte man ein Ruderclub-Gebäude bei Klosterneuburg. Von hier aus ließen sich die SS-Flusskämpfer nachts mit der Donau nach Wien hineintreiben und übten auf dem Weg an den vielen Donaubrücken Angriffe.

Bei der Kapitulation gehörten den beiden Kampfschwimmereinheiten etwa 500 Mann an, von denen jedoch maximal 100 für einen Einsatz fertig ausgebildet waren und davon nur rund die Hälfte auch tatsächlich zum Einsatz gekommen sind.

Die Ausrüstung der Kampfschwimmer war weitestgehend identisch mit der ihrer italienischen Lehrmeister: Neben dem dreiteiligen Tauchanzug und dem Sauerstoff-Kreislauftauchgerät von Pirelli stammten die Flossen, die Uhr sowie der Kompass aus italienischer Produktion.

Spezialanzüge

Der Gummianzug ermöglichte bei Wassertemperaturen von über zehn Grad Celsius bis zu etwa 15 Stunden Aufenthalt. Bei längerem Verweilen oder tieferen Temperaturen kam dann eine Ergänzungsausrüstung hinzu: Woll- und Gummihandschuhe für die Hände und eine Kombination aus seidenähnlichem Stoff über dem Gummianzug für den Körper.

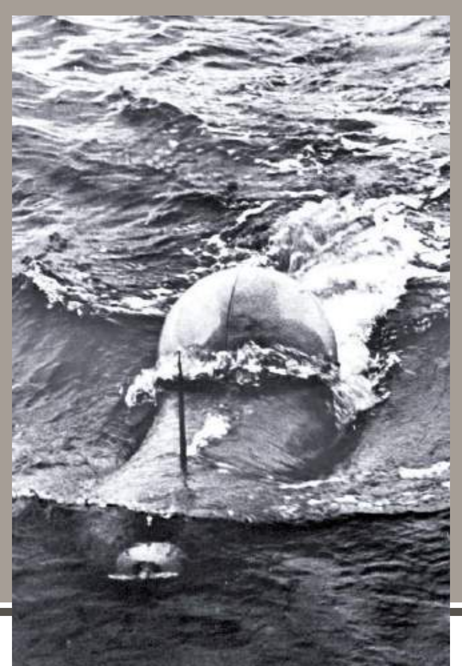
Zwischen Seiden- und Gummikombination erzeugte ein chemisches Mittel beim Einstieg ins Wasser eine dünne Schaumschicht, die durch den ablaufenden chemischen Prozess zunächst selbst Wärme produzierte und dann später als Dämmschicht gegen die Kälte isolierte. Mithilfe dieser Spezialschaumkombination konnten die Schwimmer Temperaturen von null Grad Celsius bis zu zwölf Stunden aushalten oder bei wärmerem Wasser theoretisch Dauerleistungen bis zu vier Tagen erbringen.

> **„Wenn 30 Torpedos angesetzt werden und nur einer bringt die Waffe ans Ziel, so ist dieser Einsatz berechtigt“**
>
> Konteradmiral Hellmuth Heye

Zur Hilfsausrüstung gehörten Lebensmittel – vor allem Energieträger wie Scho-

IN VOLLER MONTUR: **Schwimmbrillen kamen nicht zum Einsatz, da ihr Glas verräterisch spiegeln konnt** Foto: Michael Jung





BEMANNTER TORPEDO: **Kleinst-Unterseeboot vom Typ „Neger" in Überwasserfahrt; gut erkennbar ist der Steuermann in der Kanzel** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

kolade und kondensierte Milch –, ein Messer und ein Tarnnetz, das bei Feindannäherung über das Gesicht gezogen wurde. Auf eine Tauchbrille verzichteten die Kämpfer, weil das Glas im Wasser spiegeln und den Angreifer verraten konnte.

Als Waffe dienten Sprengkörper, die je nach Art des Angriffsziels variierten. Gegen Schiffsziele setzten die Schwimmer eine Mine von neun Kilogramm Gewicht. Diese Mine besaß eine stromlinienförmige Hülle, deren Innenraum in zwei Flutungskammern und eine Sprengstoffkammer geteilt war.

Sechs Minen am Mann

Die Sprengkammer war mit 7,5 Kilogramm hochbrisantem Nipolit gefüllt und enthielt einen Uhrenzünder. Außen an der Hülle befand sich eine Schraubzwinge, mit der die Mine vom Schwimmer an den Schlingerleisten des Schiffes befestigt wurde. Jeder Schwimmer konnte theoretisch sechs dieser Minen mit sich führen, nahm aber in der Regel nur zwei mit, weil das Anbringen am Rumpf sonst zu schwierig und gefährlich war. Gegen stärkere, insbesondere ortsfeste Ziele wie Brücken und Schleusen kam eine Spezial-Torpedomine zum Einsatz, deren Konstruktion ähnlich war und bis zu 1.000 Kilogramm Nipolit enthielt.

Diese sogenannten To-Minen waren bis zu vier Meter lang und hatten einen Durchmesser von etwa 70 Zentimeter. Zwei Männer konnten eine solche Mine ziehen. Durch das Aneinanderkoppeln mehrerer Minen war man sogar in der Lage, große Brückenpfeiler zu zerstören.

Die alliierte Invasion in der Normandie am 6. Juni 1944 löste die ersten Kampfschwimmereinsätze gegen die alliierte Armada aus. Nach der Landung rückten die Truppen jedoch so schnell vor, dass man nur wenige Angriffe auf Schiffsziele durchführen konnte und die Kampfschwimmer fortan hauptsächlich gegen Brücken und Schleusen im Rücken des Feindes zum Einsatz kamen: gegen die Orne-Brücken, die Orne-Schleuse, die Schleuse bei Antwerpen und gegen die Brücken von Nimwegen.

Eine Einsatzgruppe griff in jugoslawischen Adria-Häfen noch mehrfach Schiffe an. Die Zahl der Erfolge schwand aber schnell, da die wichtigste Waffe der Kampfschwimmer – der Überraschungseffekt – bald nicht mehr gegeben war, und jedes potentielle Angriffsziel schon bald besonders stark speziell gegen Kampfschwimmerangriffe gesichert wurde. Es blieb deshalb mit wenigen Ausnahmen weitestgehend bei den Einsätzen vom Sommer und Herbst 1944. ⚓

Zweizylinder-Dampfmaschine von 1913

Raddampfer Hohentwiel

Der Oldtimer überlebte den Zweiten Weltkrieg und ist bis heute einziger noch erhaltener und fahrtüchtiger Dampfer der Bodenseeflotte

Von Klaus-Uwe Hölscher

Der vom Rhein durchflossene Bodensee ist mit 539 Quadratmeter Fläche der größte deutsche See und der zweitgrößte Alpensee, der nur vom Genfer See übertroffen wird. Im Nordwesten ist er in zwei Einzelbecken geteilt, den Überlinger See mit der Insel Mainau und den Untersee mit der Insel Reichenau.

Unser Ziel sind jedoch die Städte Bregenz und Hard am Ostufer des Bodensees, wo der einzige bei der Bodenseeflotte bis heute noch erhaltene Raddampfer beheimatet ist: die *Hohentwiel*. Zu den frühesten Personendampfschiffen auf dem Bodensee gehörten ab 1824 die Dampfer *Wilhelm* und *Max Joseph*. Ihre Einzylinder-Seitenbalancier-Dampfmaschinen leisteten bescheidene 20 PS.

Die Blütezeit der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee war die Epoche zwischen 1871 und 1914 mit den klassischen Halbsalondampfschiffen und einigen Salonschiffen. Bis in die 1960er-Jahre waren viele von ihnen noch in Betrieb. Die Schiffsnamen reichen von *Augsburg*, *Austria*, *Baden*, *Bavaria* bis *Wittelsbach*, *Württemberg* und *Zähringen*.

Nach Vulkankegel benannt

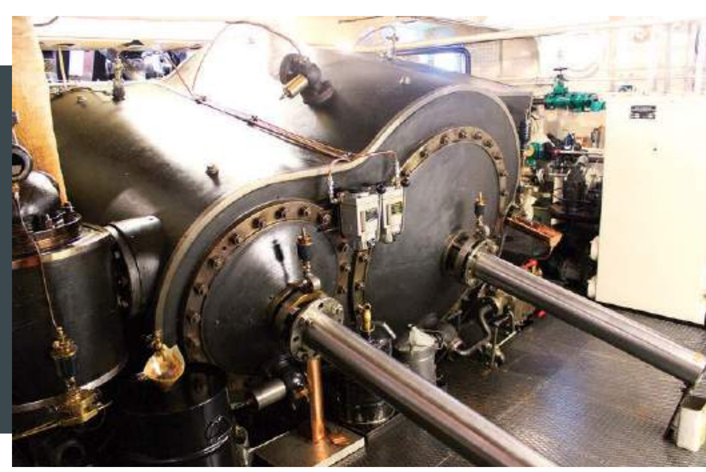
Dazu zählt auch die *Hohentwiel*. Die Werft Escher, Wyss & Cie aus Zürich baute dieses Dampfschiff mit Seitenradantrieb im Jahr 1913 und die Königlich Württembergische Dampfschifffahrt stellte es in Dienst. Es erhielt seinen Namen nach dem in Hegau bei



WIE EIN GRUSS AUS DER VERGANGENHEIT: Einfahrt des Raddampfers in den Hafen von Lindau Alle Fotos: Klaus-Uwe Hölscher



SCHNIEKE: Gepflegte Salons auf der *Hohentwiel* sorgen für eine angenehme Atmosphäre



FUNKTIONSTÜCHTIG: Hoch- und Niederdruckzylinder der Dampfmaschine

Singen gelegenen Vulkankegel. Der Hohentwiel war damals württembergische Exklave. Ebenfalls bei dieser Werft hatten die Württemberger im Jahr 1909 das Dampfschiff *Friedrichshafen* fertigen lassen. Der Schaufelraddampfer erreichte mit seiner 775-PS-Zweizylinder-Heißdampf-Verbundmaschine eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die Eisenschaufeln der 950-PS-Dampfmaschine der *Hohentwiel* schaffen sogar 31 km/h.

Im Bestand der Reichsbahn

Während *Hohentwiel* bis heute als einziger Dampfer auf dem Bodensee erhalten geblieben ist, wurde die *Friedrichshafen* in der Nacht vom 24. auf den 25. April 1944 bei einem schweren Luftangriff der Alliierten auf die gleichnamige Stadt vollständig zerstört. Nach 35 Betriebsjahren brach man das abgebrannte Wrack.

Die *Hohentwiel* gelangte 1920 in den Schiffsbestand der Deutschen Reichsbahn, wo sie bis 1945 verblieb. Ab 1933 fand auf der Bodanwerft in Kressbronn ein grundle-



ALLES VOM FEINSTEN: Bedienstand an der Dampfmaschine

AUF HOCHGLANZ: Kommando-Empfang und Anzeige der Fahrstufen

gender Umbau des Dampfers zum Zweideck-Salonschiff statt. Auf dem Vorschiff, das bisher für den Güterverkehr offen war, entstand darüber ein Salon 1. Klasse mit Sonnendeck. Ein neues Steuerhaus mit über die gesamte Schiffsbreite reichender Brücke fand auf dem neuen zweiten Oberdeck Platz.

Seit Mai 1990 wieder in Fahrt

Die Radkästen sind an ihrer vorderen Stirnseite gekürzt, sodass die Fahrgäste durch seitliche Schiebetüren die Einstiegshalle betreten können. Durch diesen Umbau konnte der Dampfer statt 700 jetzt 850 Fahrgäste befördern, verlor aber seine Originaleinrichtung aus dem Jahr 1913.

Aufgrund der Rationierung des Dieselkraftstoffes zu Beginn des Zweiten Weltkriegs konnten die Motorschiffe kaum noch oder gar nicht mehr verkehren. Es war daher eine glückliche Fügung, eine stattliche Zahl Dampfschiffe mit Kohlenbefeuerung betreiben zu können. Auf deutscher Seite kamen außer der *Hohentwiel* auch die Doppelsalonschiffe *Stadt Bregenz* und *Stadt Überlingen* zum Einsatz, die wegen zunehmender Luftangriffe einen dunklen, blaugrauen Tarnanstrich erhielten. Außerdem stellte man ab 1. Oktober 1944 den Kursverkehr zwischen Friedrichshafen und Bregenz ein.

Hohentwiel überlebte den Krieg und stand bis 1962 bei der Deutschen Bundesbahn als Eigner im Dienst. Dann trat am 3. September 1962 auf dem Schiff ein Defekt am Dampfeinlassventil des Hochdruckzylinders auf, sodass der Raddampfer anschließend ausgemustert, aber nicht verschrottet wurde. Der Bregenzer Segelclub erwarb das stillgelegte Schiff und nutzte die *Hohentwiel* als schwimmendes Clubheim im Bregenzer Seglerhafen. Ursprünglich hatten private Initiatoren in Lindau die Absicht, auf dem Dampfer ein Bodensee-Schifffahrtsmuseum einzurichten.

Schließlich setzte man nach fast 30 Jahren Stillstand die *Hohentwiel* originalgetreu instand und restaurierte sie; seit Mai 1990 ist sie wieder in Fahrt. Im Vergleich zu Motorschiffen ist Dampfschiffbetrieb wesentlich aufwendiger. Um Dampfmaschine und Schiff zu bedienen, ist mehr Personal erforderlich, da man die Kessel einige Stunden vor Fahrtbeginn aufheizen muss und durch die Schaufelradkästen ist der Anteil der nutzbaren Fahrgasträume geringer.

Außerdem legt der TÜV mit seinen Prüfungen (zum Beispiel Kesseldruckproben) strenge Maßstäbe für die Betriebserlaubnis an. Aber trotz allen Aufwandes ist nicht nur für Freunde historischer Dampftechnik der Betrieb eines so schmucken und hervorragend erhaltenen Raddampfers wie der *Hohentwiel* unverzichtbar und jede Fahrt ein nachdrückliches Erlebnis.

ADRESSE

Hohentwiel Schifffahrtsgesellschaft mbH
Hafenstraße 15A
6971 Hard/Österreich
Tel. +43 5574 6350
Fax +43 5574 6356033
www.hohentwiel.com

Jede Fahrt ein Erlebnis

Eigner des Dampfers ist der Verein Internationales Bodensee-Schifffahrtsmuseum, die Hohentwiel Schifffahrtsgesellschaft mbH (HSG) ist für den Betrieb und die Bewirtschaftung des Schiffes zuständig und zahlt Miete an den Eigner. In Hard, vier Kilometer südwestlich von Bregenz, hat das Schiff in der Hafenstraße 15 seinen eigenen Anlegesteg und kommt von dort zwischen April und Oktober zum Einsatz. Es wird allerdings nicht mehr wie von 1913 bis 1962 mit Steinkohle befeuert, sondern seit 1990 aus Gründen des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit mit leichtem Heizöl.

Die Hohentwiel kann für besondere Anlässe wie Firmenfeiern, Tagungen, Kongresse und Repräsentationsfahrten sowie für familiäre Anlässe wie Hochzeiten und Geburtstagsfeiern gechartert werden. ⚓



BESCHEIDEN: Die Kapitänskajüte auf dem Hauptdeck der *Nina*

GELUNGEN: Modell der Karavelle *Pinta*, die im Original eine Deckslänge von 21 Metern besaß

REPRÄSENTATIV: Das Kolumbushaus enthält Elemente des damaligen Gouverneurssitzes

Das Casa de Colón in Las Palmas de Gran Canaria

Kolumbus und mehr

Sehenswertes aus der Zeit der Entdecker

Unmittelbar unterhalb der Kathedrale der Stadt Las Palmas liegt im Viertel La Vegueta eines der schönsten und bekanntesten Gebäude der Hauptstadt Gran Canarias: das Casa de Colón. Hier soll der lokalen Überlieferung zufolge Christoph Kolumbus, der sich in Spanien Cristóbal Colón nannte, auf seiner ersten Fahrt nach Amerika im Jahr 1492 gewohnt haben.

Unter Historikern ist zwar umstritten, ob der gebürtige Genuese überhaupt Gran Canaria betreten hat, aber das hat dessen Einwohner nicht davon abgehalten, in dem Prachtbau in der Calle Colón 1951 ein Museum unter anderem zu seinen Ehren einzurichten.

Navigation im Mittelpunkt

Die eigentliche Kolumbus-Ausstellung gruppiert sich um einen der Innenhöfe im Erdgeschoss. Mit dem in Originalgröße erstellten Nachbau eines Teils des Hauptdecks der Karavelle *La Niña* (deutsch: Das Mädchen), mit Modellen seiner Flotte, großmaßstäbigen illustrierten Seekarten und Faksimiles zeitgenössischer schriftlicher Belege vermittelt diese einen äußerst anschaulichen Eindruck von Kolumbus' vier Amerika-Fahrten. Original-Exponate aus dem Umfeld des Entdeckers sucht man allerdings vergebens. Weitere Ausstellungsräume beherbergen Exponate zu den historischen Beziehungen zwischen den Kanarischen Inseln und Amerika sowie nautische Instrumente und Karten aus dem 15. und 16. Jahrhundert, überwiegend Repliken, was aber der Anschaulichkeit des Wissensstandes und der navigatorischen Möglichkeiten jener Zeit keinen Abbruch tut.

Zweisprachige Erläuterungen

Die Räume in der Ersten Etage beinhalten neben einer umfangreichen Gemäldesammlung, auf die hier nicht weiter eingegangen werden kann, den regional- und lokalhistorischen Teil des Museums, also die Exponate zu Gran Canaria und Las Palmas. Modelle der Insel und der Stadt sowie zahlreiche historische Darstellungen veranschaulichen die Entwicklung Letzterer vom 15. bis zum 19. Jahrhundert. Bei einer Hafenstadt, die zudem noch auf einer Insel liegt, versteht es sich von selbst, dass maritime Aspekte hierbei nicht zu kurz kommen.

Die Beschriftungen der Museumsstücke sowie die Erklärungen von Sachverhalten sind durchgängig zweisprachig spanisch und englisch gehalten. In jedem Ausstellungsraum warten außerdem einlaminierte Informationsblätter in verschiedenen Sprachen, auch auf Deutsch, darauf, den fremdsprachigen Besucher mit Hintergrundinformationen zum jeweiligen Thema zu versorgen.

Ob Kolumbus hier war oder nicht, der Besuch ist jedem an der Geschichte der Seefahrt interessierten Besucher Gran Canarias zu empfehlen. Und für richtige Fans des großen Seefahrers hält Las Palmas noch zwei weitere Erinnerungen bereit: sein Denkmal in dem Park an der Plaza de Cairasco und die *Niña III*, eine 1992 nach dem Vorbild von 1492 gebaute Karavelle, die heute im Catalina-Park der Stadt zu bewundern ist. ⚓

INFO

Anschrift
Calle Colón 1
35001 Las Palmas de Gran Canaria
Las Palmas, Spanien

Öffnungszeiten

Di–Sa	10–18 Uhr
So	10–15 Uhr
Mo	geschlossen

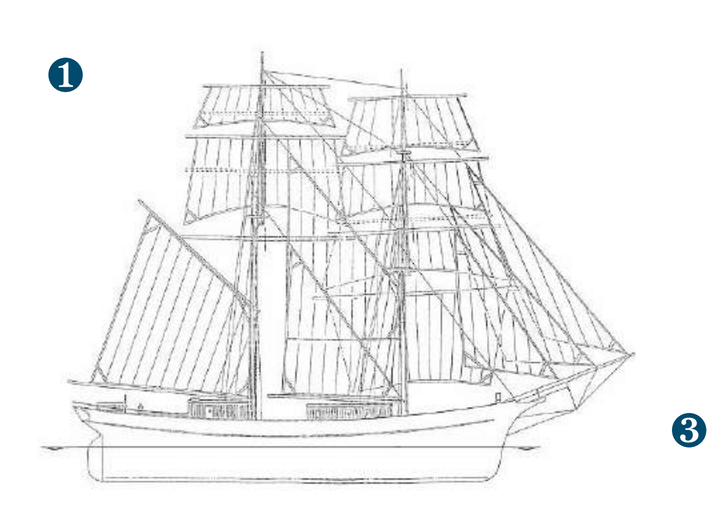
Tel. +34 928 312373

Fotos: Detlef Ollesch

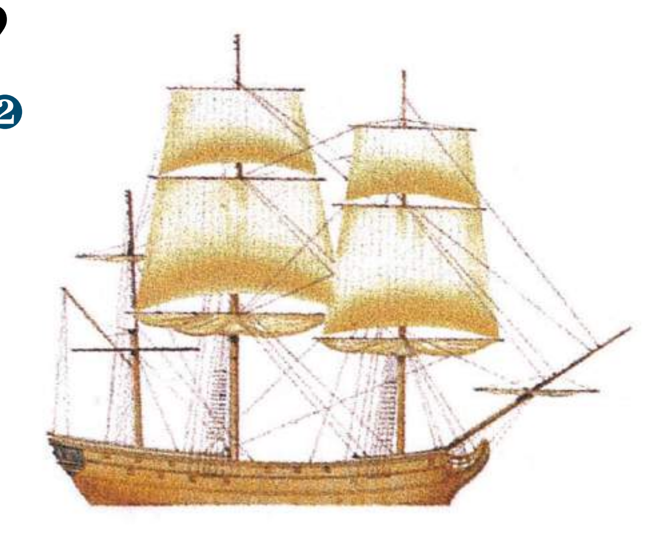
Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

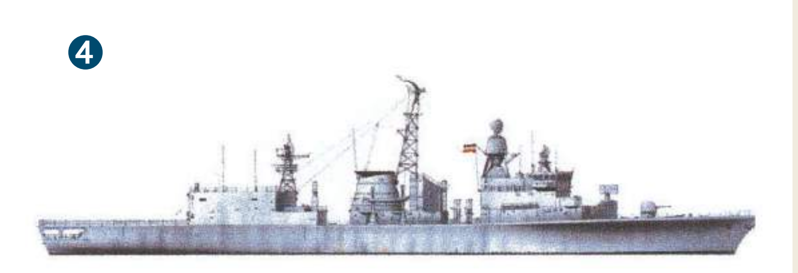
❶



❷



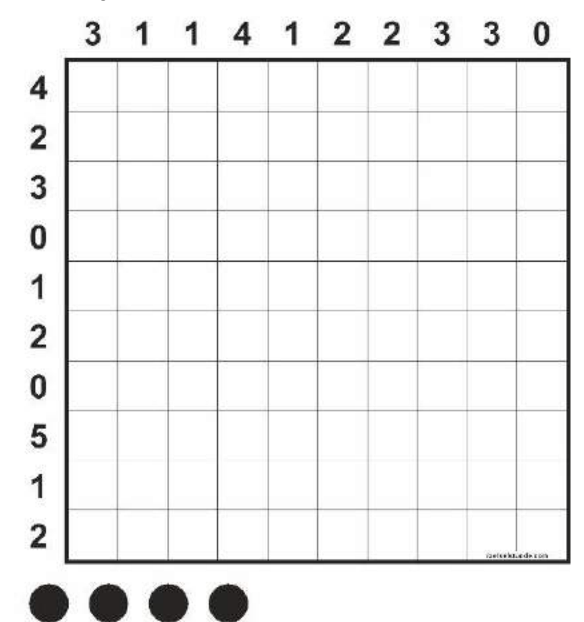
❸



❹

Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.



Lösungen:

Bilderrätsel

1 *Eye of the Wind* (Großbritannien, Stapellauf 1911)
2 *Bonhomme Richard* (Fregatte, USA, Stapellauf 1765)
3 *HMS Royal Sovereign* (Großbritannien, 1892)
4 *Fregatte Bremen* (Deutschland, Außerdienststellung 2014)

Rätsel: Erik Krämer/rätselstunde.com, GSW (3), Manuel Miserok


FRANCI: DRACK
OLIVI VON NOORT
Linea Æquinoctialis
Honden Insel
Hoorn Insel
Peru
AMERICA
Brasilia
N. Hispania
Fret. Magellanicum
Fretum le Maire
Iuan Fernando
Chili
Canaria
Sierra Liona



Ab in die Südsee

Der 1619 entstandene Kupferstich zeigt den Beginn einer Südseereise des niederländischen Seefahrers und Entdeckers Willem Cornelisz Schouten (geb. um 1580, gest. 1625). Nach drei erfolgreichen Seereisen nahm er an einer erneuten Expedition teil mit dem Auftrag, einen fahrbaren Handelsweg nach Niederländisch-Indien zu erkunden. Am 14. Juni 1615 ging er mit den Schiffen *Eendracht* und *Hoorn* in See und fand die Durchfahrt um die Südspitze Südamerikas. Da die *Hoorn* dabei verloren ging, wurde diese Stelle nach dem Schiff Kap Hoorn benannt, die Route zwischen Feuerland und der Staateninsel nach seinem Kompagnon Jacob Le Maire, der bei der Expedition ums Leben kam, Strait of Le Maire. *AK*

Foto: picture-alliance/akg-images



HMS Ark Royal

Schicksalhaft: Der britische Flugzeugträger *Ark Royal*, der einzige seiner Klasse, war erst 1938 in Dienst gestellt worden und sank bereits im November 1941. Seine Bau- und Einsatzgeschichte mit vielen wissenswerten Details sind ebenso Thema wie der Untergang nach Torpedierung durch das deutsche Unterseeboot U 81 (Kapitänleutnant Friedrich Guggenberger).

Pamir-Katastrophe

Verheerend: Vor 60 Jahren kenterte die 1905 gebaute Viermastbark *Pamir* in dem Hurrikan „Carrie“. Wir gehen der bis heute umstrittenen Unglücksursache nach.





Stückgutfrachter

Oldie: Das sogenannte Stückgut – Kisten, Fahrzeuge, Fässer, Ballen, Säcke, Sonstiges – bestimmte bis zum Aufkommen der Container den Ladungstransport. Die Schiffe sind ein Meilenstein der Seefahrt.

Der Fall Tsingtaus

Schutzgebiet Kiautschou: Die deutsche Stadt und Seefestung in China kapitulierte am 7. November 1914 nach siebentägigem Artilleriebeschuss.



Außerdem:

Torpedoboote am Feind T 27 der 4. T-Flottille in der Biskaya
Film *Cane war ihr Schicksal* Das Kriegsdrama Hollywoods und die US Navy
Exocet-Seezielraketen: Geschichte – Technik – Einsätze

Auflösung des Rätsels

	3	1	1	4	1	2	2	3	3	0
4				■			■	■	■	
2	■			■						
3	■			■		■				
0										
1								■		
2		■						■		
0										
5				■	■	■	■		■	
1									■	
2	■		■							

Die nächste Ausgabe von SCHIFF*Classic* erscheint am 21. August 2017

Fotos: picture-alliance/AP Images, CPA Media, die KLEINERT, ZB

SCHIFF*Classic*
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben
Schiffclassic ABO-SERVICE
Gutenbergstr.1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (6 Hefte) € 48,00 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiffclassic-magazin.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 20 | 4/2017 | Juli–August | 5. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 95 | 45. JahrgangHerausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller
Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Verlag GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung
Clemens Hahn

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck LSC Communication, Krakau

ISSN 2196-7490





Modellbau 2017
Neuheiten vom Besten!
King of Prussia
1:42
Britisches
Schmugglerschiff
Länge: 745 mm
Bestell-Nr. 20162
Sea-Jet
Evolution
Länge: 685 mm
Bestell-Nr. ro1266
BRUSHLESS POWERED
EVOLUTION
www.krick-modell.de
COREL
King of Prussia
Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen
€ 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den "Highlights 2017"
Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke im Wert
von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.
Diese Kataloge sind auch bei
Ihrem Fachhändler erhältlich.
ro marin by krick
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr.1 · 75438 Knittlingen
Düsseldorf 1:25
Feuerlöschboot, Gesamtlänge: 1160 mm
Bestell-Nr. ro1100
www.bildwork.de/AZ KSC032017